



رئیس اتحادیه لوازم یدکی خودرو
در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:
ادامه فعالیت بازار با موجودی
انبارها و تولید محدود!

۱۴ صفحه



اموی ام «ایکس ۵»؛ همراهی
برای ماجراجویی های بدون مرز

۱۳ صفحه



علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

چرا خودروها در ایران
تاریخ انقضا ندارند؟

در سراسر جهان هر کالایی که تولید می شود، تاریخ
انقضای معینی دارد. اما در کشور ما خودروها زمان
انقضا و خروج از چرخه مصرف ندارند. در اکثر ...

۲ صفحه

تیتلهای امروز

Titles

تقاضا برای محصول خاص «توبوتا»
همچنان رو به افزایش است:

موفقیت «لندکروز»
در نسل ۳۰۰

۶ صفحه

خودروسازی در تنگنای
مواد اولیه؟

۷ صفحه

قیمت کدام خودروها
رشد داشته است؟

۱۰ صفحه

فرد متخلف مستقیما به تعزیرات معرفی و
محاکمه می شود

ادامه فروش اجباری
مکمل سوخت!

۱۵ صفحه

افت سالانه در مقابل رشد
ماهانه تولید خودرو:

دو تصویر متفاوت از تولید
در صنعت خودرو

بررسی های اداره میزهای صنعت و رتبه بندی ناشران
سازمان بورس و اوراق بهادار نشان می دهد صنعت ...

عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای
تجاری در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

خودروهای سنگین با
برندهای اروپایی دچار
چالش تامین قطعه هستند

۹ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت و گو با
«دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه های صوری؛ تهدید
پنهان در بازار خودرو

بازار بیمه خودرو در ایران این روزها با چالشی تازه روبه رو
است؛ گسترش فروش بیمه نامه های غیرمعتبر توسط ...

۲ صفحه

در گفت و گو با عضو هیات مدیره «پرسیا خودرو» بررسی شد:

از چالش واردات خودروهای جانبازان تا آینده خودرو بامو iX1 در ایران

۸ صفحه



@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه
عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸
فروشگاه مرکزی قطعات



OPEL

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



که با قیمت پایه ۸۴ هزار و ۴۴۵ دلار عرضه می‌شد. تیپ لاکچری نیز برای سال ۲۰۲۶ به میزان یک‌هزار و ۴۹۵ دلار گران‌تر شده است. تیپ جدید اسپرت که یک‌هزار و ۵۰۰ دلار گران‌تر از تریم سنسوری قبلی است، از جلو پنجره جدید، سپر جلوی متفاوت و رینگ‌های ۲۲ اینچی منحصر به فرد با تزئینات کروم تیره روی قاب آینه‌ها، سپرها و نشان‌ها بهره می‌برد. داخل کابین نیز تیپ اسپرت با تودوزی آبی تیره، تزئینات چوبی و جزئیات کروم تیره متمایز شده است. تیپ اسپرت فقط با سیستم چهار چرخ محرک عرضه می‌شود و قیمت آن از ۱۰۴ هزار و ۱۴۰ دلار شروع می‌شود. این تیپ جدید کمی پایین‌تر از تیپ اتوگراف قرار می‌گیرد که همچنان پرچم‌دار خانواده QX80 است.

اینفینیتی QX80 مدل ۲۰۲۶ با قیمت پایه ۸۵ هزار و ۹۴۰ دلار عرضه می‌شود و تیپ جدید اسپرت را جایگزین تیپ سنسوری کرده است. اینفینیتی برای مدل ۲۰۲۵، نسل جدید شاسی‌بلند QX50 را معرفی کرد؛ اما این خودرو ساز حالا تغییراتی را برای مدل سال آینده QX80 اعمال کرده است. تیپ سنسوری QX80 با یک تیپ جدید به نام اسپرت جایگزین شده که ویژگی‌های ظاهری متفاوتی دارد. همچنین، QX80 برای مدل ۲۰۲۶ در تمام تیپ‌ها گران‌تر شده که بخشی از آن به دلیل افزایش هزینه حمل‌ونقل است. مدل پایه پیور محرک عقب با قیمت ۸۵ هزار و ۹۴۰ دلار عرضه می‌شود که شامل هزینه حمل جدید ۲ هزار و ۱۹۰ دلاری است. این رقم ۱۹۵ دلار بیشتر از مدل ۲۰۲۵ است



افزایش قیمت برای اینفینیتی «QX80»

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» خبر داد؛

بیمه‌های صوری؛ تهدید پنهان در بازار خودرو

در نهایت، اعتماد عمومی نسبت به کل نظام بیمه‌ای کشور تضعیف می‌شود. او هشدار داد: «اگر این روند ادامه یابد، حتی بیمه‌نامه‌های رسمی هم زیر سوال خواهند رفت و صنعت بیمه با بحران اعتماد مواجه می‌شود.»

او به ضعف نظارت بیمه مرکزی اشاره کرد و گفت: «ابزارهای موجود برای رصد فضای مجازی کافی نیست. بخش زیادی از این معاملات در کانال‌های تلگرامی و صفحات اینستاگرامی انجام می‌شود. از طرف دیگر، قوانین بازدارنده به اندازه‌ای جدی نیستند که فروشندگان غیرمجاز را متوقف کنند. نتیجه این می‌شود که هر روز دامنه فعالیت این شبکه‌ها گسترده‌تر می‌شود.»

او تصریح کرد: «ضروری است تمامی تخفیف‌ها در یک سامانه واحد و شفاف ثبت شوند تا امکان سوءاستفاده از بین برود. همچنین بیمه مرکزی باید با همکاری پلیس فتا و دستگاه قضایی، شبکه‌های غیرمجاز را شناسایی و مسدود کند. در کنار این اقدامات، اطلاع‌رسانی گسترده به مردم اهمیت دارد؛ مشتریان باید بدانند خرید بیمه‌نامه از یک کانال تلگرامی، چیزی جز خرید یک برگه بی اعتبار نیست.»

وی در ادامه بر نقش شرکت‌های رسمی تاکید کرد و گفت: «اگر شرکت‌های بیمه طرح‌های اقساطی، تخفیف‌های واقعی و خدمات آنلاین گسترده‌تری ارائه دهند، انگیزه مراجعه به بازار خاکستری کاهش می‌یابد. بخش مهمی از مبارزه باید از داخل صنعت بیمه انجام شود. مردم وقتی ببینند می‌توانند به‌طور قانونی و با شرایط منعطف بیمه‌نامه تهیه کنند، سراغ بازار غیرمجاز نمی‌روند.»

و ثوق در پایان خاطر نشان کرد: «بیمه‌نامه صوری شاید در لحظه خریدارزان و جذاب به نظر برسد، اما در عمل می‌تواند زندگی یک راننده و خانواده‌اش را دچار بحران مالی و حقوقی کند. مقابله با این پدیده نیازمند عزم مشترک بیمه مرکزی، شرکت‌های بیمه و رسانه‌هاست. تنها در این صورت می‌توان اعتماد عمومی را حفظ و از گسترش بازار خاکستری جلوگیری کرد.»

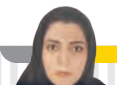
بازار بیمه خودرو در ایران این روزها با چالشی تازه روبه‌رو است؛

گسترش فروش بیمه‌نامه‌های غیرمعتبر توسط کارگزاری‌های غیرمجاز که با وعده تخفیف‌های چشمگیر، مشتریان را وسوسه می‌کنند. این پدیده که کارشناسان آن را بازار خاکستری می‌نامند، به گفته بسیاری از تحلیلگران نه تنها حقوق مردم را به خطر انداخته، بلکه پایه‌های اعتماد عمومی به صنعت بیمه را نیز متزلزل کرده است. علی و ثوق، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» توضیح داد: «این بازار در شرایطی رشد کرده که تورم، فشار مالی بر خانواده‌ها و افزایش هزینه بیمه‌نامه‌های ثالث و بدنه، تقاضای بیمه‌ارزان را بالا برده است. ضعف ابزارهای نظارتی و خلأهای قانونی نیز فرصت مناسبی برای افراد سودجو ایجاد کرده تا با تبلیغات در فضای مجازی، بازار موازی و پرخطری را شکل دهند.»

او گفت: «قلب تپنده این بازار تخفیف‌های صوری است. فروشندگان غیرمجاز با جعل سوابق یا دستکاری کد بیمه‌نامه، برگه‌هایی صادر می‌کنند که در نگاه اول رسمی به نظر می‌رسد.»

وی افزود: «مشتری تصور می‌کند بیمه‌نامه معتبر دارد، اما هنگام تصادف تازه متوجه می‌شود پوشش بیمه‌ای وجود ندارد. در این حالت، راننده باید تمام خسارت مالی و حتی دیه را شخصاً پرداخت کند. این اتفاق در سال‌های اخیر برای بسیاری از مالکان خودرو رخ داده و پرونده‌های حقوقی متعددی در دادگاه‌ها باز شده است.»

این کارشناس بیمه گفت: «پهپادهای این روند چندلایه است. مردم با زیان مستقیم و دردسرهای قضایی مواجه می‌شوند، شرکت‌های بیمه رسمی اعتبار خود را از دست می‌دهند و منابع مالی صنعت بیمه کاهش می‌یابد.



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

چرا خودروها در ایران، تاریخ انقضا ندارند؟

است که برخی از صاحب‌نظران معتقدند عمر مفید خودروها در تهران کمتر از بقیه شهرهای جهان است. علت اصلی کاهش عمر مفید خودروها در پایتخت نیز توقف‌های طولانی و درجا کار کردن خودرو در ترافیک است. این درحالی است که موتور خودرو برای درجا کار کردن طراحی و ساخته نشده و از این رو در چنین شرایطی موتور خودرو زودتر از زمان مقرر به‌سن فرسودگی می‌رسد. همچنین شیب تند معابر تهران نیز در درازمدت، تاثیر نامناسبی بر وسایل نقلیه دارد. این درحالی است که براساس آمار منتشر شده از ۳۵ میلیون دستگاه خودرو در حال تردد در کشور ۱۳ میلیون دستگاه فرسوده هستند. در ایران به ازای هر نفر، روزانه حدود ۰.۹۵ لیتر بنزین و حدود ۰.۸۸ لیتر گازوئیل مصرف می‌شود؛ این آمار به معنای این است که مصرف روزانه بنزین و گازوئیل در کشور به ازای هر نفر تقریباً ۲ برابر متوسط جهانی است که دلیل اصلی این مساله به مصرف بالای سوخت خودروهای فرسوده مربوط است. با این وجود جالب است بدانید چند ماه قبل، رئیس ستاد نوسازی ناوگان بیان کرد کل آمار اسقاط خودرو در سه ماهه اول امسال تنها ۵۸ هزار و ۲۹۲ دستگاه بوده که نسبت به مدت مشابه پارسال، تنها یک درصد رشد نشان می‌دهد!

در این میان نباید تجربه کشور کوبا را در این زمینه فراموش کرد. در دهه‌های گذشته، ورود خودروهای خارجی به این کشور برای سال‌ها ممنوع اعلام شد و پس از چند دهه، خیابان‌های کوبا به موزه در حال تردد خودروهای فرسوده تبدیل شدند؛ به‌طوری که در حال حاضر، این خودروهای پرشمار فرسوده ولی در حال تردد، یکی از جاذبه‌های توریستی این کشور محسوب می‌شوند. البته ریشه‌یابی دلایل اصلی و ریشه‌ای خارج نشدن خودروهای فرسوده از چرخه فعالیت روزمره و اسقاط نشدن آن‌ها در این مقال و مجال نمی‌گنجد؛ اما امید است با تصویب طرح‌های کارشناسی تر و کاراتر برای خارج کردن خودروهای فرسوده، در نظر گرفتن مشوق‌های مالی و اختصاص سهم بیشتر از خودروهای تولیدی و وارداتی به‌طور جایگزینی فرسوده‌ها و همچنین تولید خودروهای مسدن و باکیفیت، خودروهای قدیمی کم‌کم از خیابان‌های شهرهای بزرگ و کوچک کشور خارج شوند.

در سراسر جهان هر کالایی که تولید می‌شود، تاریخ انقضای معینی دارد. اما در کشور ما خودروها زمان انقضا و خروج از چرخه مصرف ندارند. در اکثر نقاط دنیا خودرو وسیله‌ای مصرفی به‌شمار می‌رود؛ به این معنی که پس از مدتی استفاده و عدم توجه هزینه‌های نگهداری، مالکان به دنبال اسقاط خودرو و خرید

یالیزینگ مدلی جدید هستند؛ اما وضعیت صنعت خودرو در کشورمان با بیشتر کشورهای دنیا متفاوت است و به دلیل سرمایه‌ای بودن وسایل نقلیه، مشاهده می‌شود که خودرویی پس از چندین سال استفاده با قیمتی بسیار فراتر از زمان صفر کیلومتر بودنش به فروش می‌رسد. از طرفی در برخی کشورهای جهان، برنامه‌هایی برای اسقاط خودروهای فرسوده و کار کرده وجود دارد که هدف آن معمولاً تحریک تقاضا در صنعت خودرو و همچنین حذف وسایل نقلیه آلاینده و فرسوده است. بسیاری از کشورهای اروپایی و آسیایی چنین اقداماتی را برای دستیابی به اهداف زیست‌محیطی و همچنین تشویق مالکان به خرید خودروهای جدید به‌ویژه در دوران رکود اقتصادی اجرا کرده‌اند. به‌عنوان مثال در کشور چین، از سال ۲۰۰۹ برنامه جایگزینی خودروهای فرسوده با مدل‌های جدید آغاز شد و در صورت تعویض خودروهای آلاینده، مالک خودرو می‌توانست مبلغ ۴۵۰ تا ۹۰۰ دلار دریافت کند. البته دولت چین در ادامه، مبلغ کمک‌های خود به مالکان خودروهای قدیمی را تا حدود ۲ هزار و ۶۰۰ دلار افزایش داد. به گفته برخی کارشناسان در بیشتر نقاط دنیا، عمر مفید خودرو پنج سال یا ۱۵۰ هزار کیلومتر است که با اغماض می‌توان این زمان را هفت و نه پانجا ۱۰ سال در نظر گرفت؛ بنابراین هر چه خودرو از سال ۱۳۹۴ به قبل (به‌ویژه خودروهای با پلت‌فرم قدیمی) در کشور داریم، فاقد کیفیت بوده و دیگر کارایی لازم را ندارند. این درحالی



استارت

علی زراندوز

عضو شورای سردبیری

X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

منحصربه‌فرد و انحصاری خلق کنند. سولیتر حتی از برنامه شخصی‌سازی سورمزبور بوگاتی که در سال ۲۰۲۱ رسماً معرفی شد هم انحصاری‌تر است. برخلاف سورمزبور که به‌مشتربان امکان شخصی‌سازی مدل‌های موجود را می‌دهد، از طریق سولیتر آن‌ها می‌توانند ابر خودرو خود را تقریباً از صفر خلق کنند. نخستین محصول تک‌ساخت سولیتر، ابر خودرو خیره‌کننده‌ای به‌نام بوگاتی بریارد است. هرچند بوگاتی با معرفی توربیون دوران جدیدی را آغاز کرده، اما هنوز حاضر نیست از موتور W16 خود دست بکشد و این مدل تک‌ساخت بر پایه پلت‌فرم آشنای شیرون ساخته شده است.

برایاردهایبر کار سفارشی تک‌ساختی است که از طریق برنامه جدید سولیتر بوگاتی با الهام از میسترال و با موتور W16 ساخته شده است. برای برندی مثل بوگاتی، انحصار حرف اول را می‌زند و برای برخی خریداران حتی داشتن یکی از ۲۵۰ نمونه توربیون یا ۵۰۰ نمونه شیرون کافی نیست. ثروتمندترین مشتریان بوگاتی به‌دنبال چیزی هستند که فقط متعلق به خودشان باشد و این شرکت برنامه‌ای جدید را دقیقاً برای این خریداران معرفی کرده است. این برنامه که سولیتر نامیده شده، ریشه در سنت اتاق‌سازی بوگاتی دارد. این سرویس به ثروتمندترین کلکسیونرهای بوگاتی اجازه می‌دهد چیزی کاملاً



بوگاتی «بریارد»؛ ابر خودرو ۳۰ میلیون دلاری



بخش نخست

اثرات جانبی منفی بر تولید داخل و اشتغال داشته باشد؟

تسهیل واردات می‌تواند در کوتاه‌مدت التهاب بازار و نوسانات قیمت را کاهش دهد؛ زیرا افزایش عرضه مانع از شکل‌گیری بازار سیاه و قیمت‌های غیرواقعی می‌شود. با این حال، اگر این تسهیل بدون سیاست‌های حمایتی برای تولید داخل و قطعه‌سازی انجام شود، ممکن است به کاهش اشتغال، تضعیف زنجیره تامین و کاهش انگیزه تولیدکنندگان داخلی منجر شود. راهکار موثر، باز کردن کنترل‌شده واردات همراه با بسته‌های حمایتی برای تولیدکنندگان داخلی است. این سیاست باعث می‌شود هم عرضه بازار متعادل شود و هم تولید داخل به ارتقای کیفیت، بهبود بهره‌وری و نوآوری تشویق شود. هم‌زمان، شفافیت کامل فرآیند واردات، ریسک سوءاستفاده اقتصادی و نوسانات مصنوعی را کاهش می‌دهد و مصرف‌کننده و تولیدکننده هر دواز آن منتفع می‌شوند.

برخی معتقدند واردات گسترده می‌تواند تولیدکنندگان داخلی را تضعیف کند. چه سیاست‌های مکملی پیشنهاد می‌کنید تا رقابت سالم ایجاد شود بدون آن که صنعت داخلی آسیب ببیند؟

برای ایجاد رقابت سالم و حفظ تولید داخل، سهمیه‌بندی و زمان‌بندی واردات باید به‌گونه‌ای باشد که تولیدکنندگان داخلی فرصت ارتقای کیفیت و بهره‌وری داشته باشند. همچنین، مشوق‌های مالی و تسهیلات ارزی باید به واردکنندگانی اختصاص یابد که فناوری و قطعات وارد می‌کنند که به ارتقای صنعت داخلی کمک می‌کند. اعمال استانداردهای کیفی سخت‌گیرانه برای خودروهای وارداتی باعث می‌شود تولیدکننده داخلی برای حفظ سهم بازار، کیفیت محصولات خود را ارتقا دهد. این رویکرد ضمن ایجاد رقابت سالم، از آسیب کوتاه‌مدت به صنعت و اشتغال جلوگیری می‌کند و بازار خودرو را به سمت شفافیت، کیفیت بالاتر و بهره‌وری بیشتر هدایت می‌کند. به‌علاوه، این سیاست امکان توسعه صنعت قطعه‌سازی و کاهش وابستگی به واردات مستقیم قطعات را نیز فراهم می‌کند.

یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

رمز تعادل در بازار خودرو مشروط به حمایت از تولید داخل است

در دست چند بازیگر محدود باقی نماند، ضروری است. این اقدامات از تمرکز قدرت در بازار جلوگیری می‌کند و باعث می‌شود رقابت سالم شکل بگیرد. از منظر اقتصادی، چنین سیاستی هزینه‌های واسطه‌ای و تورم مصنوعی را کاهش می‌دهد، بهبود بهره‌وری بازار را تقویت می‌کند و به سیاست‌های حمایت از مصرف‌کننده و تولیدکننده داخلی جهت می‌دهد.

با توجه به محدودیت‌های ارزی کشور، چه منابع ارزی یا سازوکارهای مالی می‌تواند واردات خودرو را بدون فشار بر ذخایر ارزی پشتیبانی کند؟

با محدودیت‌های موجود، استفاده از تهاتر کالا، پیمان‌های دوجانبه، خطوط اعتباری خارجی و سرمایه‌گذاری مشترک با شرکای تجاری می‌تواند واردات خودرو را بدون فشار بر ذخایر ارزی کشور ممکن کند. این روش‌ها امکان تامین نیاز مصرف‌کننده را فراهم می‌کند و ریسک کاهش ذخایر ارزی را کاهش می‌دهد. همچنین، اولویت‌بندی واردات خودرو بر اساس اهمیت اقتصادی و میزان تقاضای بازار ضروری است. این رویکرد باعث می‌شود منابع مالی و ارزی محدود به بخش‌هایی اختصاص یابد که بیشترین تاثیر اقتصادی و اجتماعی را دارند. در نتیجه، فشار بر تولید داخلی، بازار ارز و تورم کاهش می‌یابد و واردات خودرو به شکل کنترل‌شده و پایدار انجام می‌شود.

آیا تسهیل واردات خودرو می‌تواند به کنترل قیمت‌ها و مهار تورم کمک کند یا ممکن است

و کیلومتر از خودروهای کارکرده، نحوه تخصیص سهمیه و ضوابط ارزی باید کاملاً مشخص و غیرقابل تفسیر باشند تا واردکنندگان بتوانند برنامه‌ریزی دقیق داشته باشند و از بروز اختلاف‌نظر یا سوءاستفاده جلوگیری شود. علاوه بر این، ایجاد پنجره واحد الکترونیکی برای ثبت سفارش، انتشار فهرست واردکنندگان مجاز، حجم و نوع واردات و تعیین بازه‌های زمانی برای بازنگری آیین‌نامه، مسیر واردات را هموار می‌کند. این اقدامات علاوه بر شفافیت، امکان پایش دقیق داده‌ها را برای سیاست‌گذاران فراهم کرده و زمینه تصمیم‌گیری مبتنی بر شواهد را ایجاد می‌کند. از منظر اقتصادی، شفافیت در تخصیص ارز و سهمیه‌ها باعث کاهش هزینه‌های مبادلاتی و افزایش رقابت در بازار واردات می‌شود و در نهایت مصرف‌کننده از مسیر قانونی و شفاف منتفع خواهد شد.

نقش مجلس در نظارت بر شفافیت فرآیند واردات چیست و چه ضمانت‌هایی برای جلوگیری از رانت و انحصار در نظر گرفته شده است؟

مجلس با ابزارهای قانونی نظیر سوال، تحقیق و تفحص و الزام دولت به ارائه گزارش‌های دوره‌ای، مسیر واردات را رصد می‌کند. انتشار عمومی داده‌های تخصیص ارز، ثبت سفارش و حجم واردات برای هر شرکت، مهم‌ترین ابزار مقابله با رانت و انحصار است. این شفافیت، امکان رصد فعالیت‌های اقتصادی و بررسی تناسب واردات با نیاز واقعی بازار را فراهم می‌کند و فرصت سوءاستفاده را محدود می‌سازد. علاوه بر این، تدوین قواعد ضدانحصار و تقسیم سهمیه‌ها به گونه‌ای که واردات

تجربه‌ها چگونه در تصمیم‌گیری‌های اخیر لحاظ شده‌اند؟

سیاست‌های گذشته در برخی مقاطع باعث افزایش تنوع محصولات و کاهش نسبی قیمت‌ها شد؛ اما ضعف‌های ساختاری هم‌زمان به وضوح مشاهده می‌شد. نبود معیارهای شفاف برای تخصیص ارز و تغییرات ناگهانی آیین‌نامه‌ها باعث شد بازار خودرو گاهی با نوسانات شدید و فرصت‌های رانتی مواجه شود. هماهنگی ناکافی میان وزارت صمت، بانک مرکزی و سازمان‌های گمرکی نیز فرآیند واردات را پیچیده و زمان‌بر می‌کرد و هدف اصلی یعنی تامین نیاز مصرف‌کننده با قیمت و کیفیت مناسب محقق نمی‌شد. تجربه‌های گذشته نشان داد واردات خودرو بدون مدیریت دقیق منابع ارزی و تدوین معیارهای شفاف، نمی‌تواند به تثبیت بازار و کنترل قیمت‌ها منجر شود. تصمیمات اخیر با تمرکز بر شفاف‌سازی آیین‌نامه‌ها، تدوین معیارهای مشخص برای واردکنندگان و تخصیص هدفمند منابع ارزی، مسیر واردات را قابل رصد و کنترل کرده است. این اقدامات تضمین می‌کند که فشار غیرضروری بر ذخایر ارزی کشور وارد نشود و فرصت‌های سوءاستفاده کاهش یابد.

پس از تصویب آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، چه اصلاحاتی در قوانین یا مقررات فعلی لازم است؟

اصلاحات ضروری شامل حذف ابهامات و تعیین شاخص‌های شفاف برای هر مرحله از فرآیند واردات است. سقف سنی



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران طی سال‌های اخیر در تعادل ناپایدار میان دو عامل کلیدی قرار داشته است. از یک سو، نیاز روزافزون مصرف‌کنندگان به تنوع، کیفیت بالاتر و تکنولوژی‌های مدرن خودروهای سواری و از سوی دیگر، ضرورت حفظ تولید داخل، مدیریت منابع ارزی محدود و جلوگیری از رانت و انحصار در بازار خودرو. این دوگانگی باعث شده سیاست‌گذاران و نمایندگان مجلس همواره بین ایجاد فرصت برای واردات و حمایت از تولیدکنندگان داخلی در نوسان باشند. تصویب آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، بار دیگر توجه‌ها را به لزوم اصلاح سیاست‌های وارداتی، شفاف‌سازی فرآیند تخصیص ارز و سهمیه‌ها و جلوگیری از رانت و انحصار در بازار خودرو جلب کرده است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است بدون معیارهای شفاف، مدیریت دقیق منابع ارزی و هماهنگی بین دستگاه‌های مسئول، واردات نمی‌تواند به تثبیت بازار و کاهش نوسانات قیمت منجر شود و گاهی حتی با ایجاد فرصت‌های رانتی، تولید داخل و مصرف‌کننده را تحت فشار قرار داده است. سیدجواد حسینی‌کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»، بر اهمیت شفافیت داده‌ها، تعیین معیارهای کیفی و هماهنگی میان سیاست‌های وارداتی و تولیدی تاکید کرد. وی در ادامه گفت: «واردات خودرو نه تنها می‌تواند نیاز مصرف‌کننده را تامین کند، بلکه به رشد صنعت داخلی و کاهش فشارهای ارزی کشور نیز کمک می‌کند.»

با توجه به تجربه‌های گذشته در واردات خودرو، نقاط قوت و ضعف سیاست‌های قبلی چه بود و این

X5



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس۵

مدیران خودرو... ایده آل
www.mvmco.ir



توسعه یافته استفاده خواهد کرد و در نتیجه، وستین حالا در تبلیغی برای فورد حضور پیدا کرده است. او ابتدا کنار کریس هریس، ژورنالیست مشهور خود در فورد RS200 نشست و سپس پشت فرمان موستانگ GTD قرار گرفت. این راننده هلندی در طول این ویدئوی تبلیغاتی خودروهای دیفرانسیل جلورا به شدت مورد انتقاد قرار داده و گفته است: «فکر می‌کنم خیلی کسل‌کننده هستند. برای من مثل صدرا اندگی است. چند بار در شبیه‌ساز با این خودروها رانندگی کردم. بدترین چیز ممکن است.» وستین در حالی این حرف‌ها را زده که چند سال پیش تبلیغ سیویک تایپ R را کرده بود!

مکس وستین، قهرمان چهار دوره فرمول یک خودروهای دیفرانسیل جلورا کسل‌کننده و صدرا اندگی توصیف کرده است. تیم ردبول ریسینگ در سال ۲۰۱۹ پس از پایان همکاری ۱۲ ساله با رنو، سراغ موتورهای هوندا رفت. اگرچه هوندا پس از قهرمانی فصل ۲۰۲۱ از فرمول یک خارج شد، اما موتور V6 توربوشارژ ۱.۶ لیتری که در خودرو RB21 امسال استفاده شده همچنان بر پایه توسعه هوندا است. مکس وستین، راننده ردبول نیز طی سال‌ها در تبلیغات متعددی برای خودروهای تولیدی مثل هوندا سیویک تایپ R ظاهر شده است؛ اما در فصل ۲۰۲۶ ردبول از پیش‌رانه جدیدی که با همکاری فورد



نقد مدل‌های دیفرانسیل جلو هوندا توسط «مکس وستین»

تعارض در سیاست‌های تعرفه‌ای، چالش بزرگ صنایع خودروسازی کشور

تعرفه؛ سپر حمایتی یا تیغ دو لبه صنعت خودرو؟

وقتی واردات خودرو با تعرفه کمتر از قطعات مواجه می‌شود، نه تنها تولید داخل تقویت نمی‌شود

بلکه پایه‌های صنعت خودرو و قطعه‌سازی نیز سست می‌شود



صنایع به‌معنای تهدید جدی برای فرصت‌های شغلی است افزایش قیمت برای مصرف‌کننده: در نهایت، تمام هزینه‌های اضافی ناشی از تعرفه‌های ناهماهنگ، به‌قیمت تمام‌شده محصول منتقل خواهد شد.

راهکارهای اصلاح

برای عبور از این بحران، چند راهکار کلیدی مطرح می‌شود: هماهنگ‌سازی تعرفه‌ها: لازم است تعرفه واردات خودرو و قطعات به‌گونه‌ای باز تنظیم شود که هیچ‌یک از حلقه‌های تولید دچار آسیب نشوند. کاهش تعرفه مواد اولیه: مواد اولیه باید با تعرفه‌های پایین‌تر وارد شوند تا امکان رقابت برای قطعه‌سازان داخلی فراهم شود.

حمایت هدفمند از قطعه‌سازان: دولت می‌تواند با ارائه تسهیلات مالی، کاهش هزینه‌های تولید و حمایت از تحقیق و توسعه، قطعه‌سازان را در برابر فشارهای تعرفه‌ای تقویت کند.

ایجاد شفافیت در سیاست‌ها: تصمیمات تعرفه‌ای باید بر اساس منطق اقتصادی و با مشارکت نمایندگان همه بخش‌های زنجیره صنعت اتخاذ شوند، نه به صورت جزیره‌ای و متناقض.

تعرفه، ابزاری حیاتی برای حمایت از تولید داخلی است؛ اما اگر به‌درستی طراحی و اجرا نشود، می‌تواند به پاشنه آشیل صنعت تبدیل شود. تجربه جهانی نشان می‌دهد که سیاست تعرفه‌ای موفق، سیاستی است که با هماهنگی کامل میان حلقه‌های زنجیره تولید اعمال شود. در ایران اما شکاف موجود میان تعرفه خودرو و قطعات، تهدیدی جدی برای آینده صنعت خودرو است. اگر این روند اصلاح نشود، به جای توسعه تولید داخلی، واردات رونق خواهد گرفت و زنجیره ارزش ملی آسیب خواهد دید. امروز بیش از هر زمان دیگر، ضرورت بازنگری در سیاست تعرفه‌ای احساس می‌شود؛ بازنگری‌ای که می‌تواند صنعت خودرو را از مسیر فرسایشی فعلی خارج کرده و آن را به جایگاه واقعی‌اش در اقتصاد ملی بازگرداند.

زنجیره داخلی صرفه اقتصادی داشته باشد، جذابیت واردات افزایش می‌یابد و چرخه تولید داخلی تضعیف می‌شود

فشار بر زنجیره تامین مواد اولیه مشکل تنها به قطعه‌سازان محدود نمی‌شود. مواد اولیه مورد نیاز برای تولید قطعات نیز با تعرفه‌هایی بالاتر وارد می‌شوند؛ به‌گونه‌ای که هم تولیدکننده قطعه و هم خودروساز هم‌زمان تحت فشار قرار می‌گیرند. این وضعیت بی‌سابقه در جهان صنعت، نه تنها مانع توسعه می‌شود، بلکه هزینه‌های تولید را نیز به شکل سرسام‌آوری افزایش می‌دهد. در نهایت، مصرف‌کننده داخلی است که با افزایش قیمت و کاهش کیفیت محصولات، هزینه این سیاست‌های ناکارآمد را پرداخت می‌کند.

ضرورت هماهنگی در سیاست تعرفه‌ای کارشناسان معتقدند سیاست تعرفه‌ای باید به‌شکلی تنظیم شود که تمام حلقه‌های زنجیره صنعت خودرو از آن منتفع شوند. اگر تعرفه خودرو پایین‌تر از قطعات باشد، واردات خودرو به‌صرفه‌تر از تولید داخل خواهد شد و سرمایه‌گذاری در بخش قطعه‌سازی و تولید ملی کاهش می‌یابد. به بیان دیگر، تعرفه باید نقشی متوازن ایفا کند؛ به‌گونه‌ای که نه تنها از خودروساز، بلکه از تامین‌کنندگان و قطعه‌سازان نیز حمایت کند.

پیامدهای ادامه روند فعلی ادامه این روند چند پیامد جدی برای صنعت خودرو خواهد داشت:

کاهش انگیزه تولید داخلی: تولیدکنندگان قطعه و خودروسازان با کاهش حاشیه سود و افزایش هزینه‌ها، انگیزه خود را برای توسعه و نوآوری از دست خواهند داد. افزایش وابستگی به واردات: به دلیل صرفه اقتصادی بالاتر واردات، کشور بیش از پیش به خودروها و قطعات خارجی وابسته خواهد شد.

تضعیف اشتغال: صنعت خودرو و قطعه‌سازی سهم بزرگی از اشتغال کشور را به‌خود اختصاص داده است. فشار بر این

تعرفه، یکی از مهم‌ترین ابزارهای اقتصادی در سراسر جهان برای حمایت از صنایع داخلی و هدایت بازار به سمت تولید ملی است. کشورها با تعیین تعرفه بر واردات، تلاش می‌کنند از صنایع نوپا یا حتی صنایع قدیمی که در معرض رقابت نابرابر با تولیدکنندگان خارجی قرار دارند، میانجست کنند. در صنعت خودرو که به‌عنوان یکی از پیشران‌های اقتصاد ملی شناخته می‌شود، نقش تعرفه بیش از هر حوزه دیگری حساس و حیاتی است. اما در ایران، سیاست تعرفه‌ای طی سال‌های اخیر به‌گونه‌ای اجرا شده که به جای تقویت تولید داخلی، خود به‌عاملی برای آسیب به زنجیره صنعت خودرو بدل شده است. تضاد میان تعرفه واردات خودرو و قطعات آن، نمونه آشکار سیاست‌های متناقضی است که به جای حمایت، فشار مضاعفی بر دوش خودروسازان و قطعه‌سازان گذاشته است.

تعرفه در جهان: تجربه‌ای برای حمایت، نه فشار در اقتصاد جهانی، تعرفه واردات خودرو ابزاری برای مدیریت رقابت است. کشورهایی نظیر چین، هند و حتی آمریکا، با استفاده از سیاست‌های تعرفه‌ای توانسته‌اند صنایع خود را از هجوم بی‌امان کالاهای خارجی محافظت کنند. این کشورها با دقت و هماهنگی کامل میان تعرفه خودرو و قطعات، شرایطی فراهم کرده‌اند که تولیدکننده داخلی در یک فضای متوازن رشد کند. به عبارت دیگر، در هیچ کشوری نمی‌بینیم که واردات خودرو با تعرفه‌ای پایین‌تر از قطعات انجام شود؛ چراکه این موضوع به‌طور مستقیم زنجیره تولید را متلاشی خواهد کرد.

تناقض تعرفه‌ای در ایران در ایران اما ماجرا به‌گونه‌ای دیگر رقم خورده است. حداقل تعرفه واردات خودرو ۲۰ درصد تعیین شده؛ در حالی که متوسط تعرفه واردات قطعات به بالای ۲۴ تا ۲۵ درصد می‌رسد. این تضاد آشکار به معنای آن است که واردکننده خودرو نسبت به تولیدکننده قطعات در شرایط بهتری قرار دارد. نتیجه روشن است: به جای آن که سرمایه‌گذاری در

پیگیری يك موضوع

Follow up

شهباز حسن پور

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو بازار را به سمت انحصار بیشتر سوق می‌دهد

اختلاف مجلس و دولت بر سر تعرفه واردات خودرو هنوز پابرجاست و نمایندگان معتقدند دولت باید در این رابطه لایحه اصلاحی بر تغییرات در تعرفه واردات خودرو به‌مجلس ارائه دهد؛ در غیر این صورت تعرفه‌هایی که دولت مصوب کرده، جنبه قانونی ندارد؛ چراکه در حال حاضر آن چه در لایحه بودجه امسال آمده است، سندیت دارد. حال شهباز حسن پور بیگلی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس این وضعیت را تشریح کرده است.

دیدگاه شما در مورد این که هیات بررسی تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس با سال‌نامه‌ای به معاونت حقوقی ریاست‌جمهوری اعلام کرد مصوبه هیات وزیران در خصوص تعرفه واردات خودرو با قانون بودجه سال ۱۴۰۴ مغایرت دارد، چیست؟

از منظر فنی و اقتصادی، رویکرد پلکانی دولت منطقی‌تر به نظر می‌رسد؛ زیرا تعرفه ثابت ۱۰۰ درصدی می‌تواند بازار را به سمت انحصار بیشتر سوق دهد و مصرف‌کنندگان را از دسترسی به خودروهای اقتصادی محروم کند. پلکانی‌سازی بر اساس اصول اقتصاد تجارت بین‌الملل، اجازه می‌دهد تا خودروهای ارزان قیمت با تعرفه پایین‌تر وارد شوند، رقابت را افزایش دهند و قیمت‌های داخلی را تعدیل کنند. همان چیزی که کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی نیز به آن اشاره کرده است.

تعرفه بالا چه معایبی به همراه دارد؟ تعرفه بالا (۱۰۰ درصد) نه تنها برای همه خودروها تورم‌زا است، بلکه می‌تواند به کاهش کیفیت تولیدات داخلی منجر شود؛ چراکه انگیزه رقابت را از بین می‌برد. با این حال، از دیدگاه حقوقی، هیات بررسی تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس درست عمل کرده است و دولت نمی‌تواند قوانین مصوب مجلس را بدون فرآیند قانونی تغییر دهد. اگر دولت بر پلکانی‌سازی اصرار دارد، بهتر است راه‌ارسال لایحه اصلاحی به مجلس است تا نه‌چهار بر اساس معیارهای علمی (مانند حجم موتور یا آلایندگی) تنظیم شود.

این وضعیت چگونه حل می‌شود؟ در نهایت، این اختلاف می‌تواند فرصتی برای بازنگری کلی سیاست‌های واردات باشد؛ به‌شرطی که اولویت بر منافع مصرف‌کننده و اقتصاد کلان قرار گیرد و در قالب لایه‌های خاص صورت نگیرد.

زاپاس

Spare Tire

«ایران خودرو» رکورد تولید ماهانه را شکست



برای رشد در صنعت خودرو کشور وجود دارد. بدیهی است برای تداوم و شتاب بخشی به این روند مثبت، اصلاح ساختاری برخی سیاست‌های کلان اقتصادی به‌ویژه، بازبینی در مکانیسم قیمت‌گذاری دستوری که همواره به‌عنوان یکی از موانع اصلی سرمایه‌گذاری و توسعه در این صنعت شناخته شده است، ضروری است و می‌تواند زمینه‌ساز بهبود پایدار روند توسعه و تولید در بزرگ‌ترین خودروساز کشور شود.

در تمامی حلقه‌های زنجیره تولید، از کارکنان خطوط شرکت تا تامین‌کنندگان قطعات می‌داند. مدیریت بخش خصوصی این گروه صنعتی با تمرکز بر راهبردهای عملیاتی و استفاده از ظرفیت‌های داخلی، توانسته است نه تنها بر مشکلات غلبه کند، بلکه سبب رونق تولید و ایجاد ارزش افزوده در کل زنجیره خودروسازی کشور شود. این دستاورد ثابت می‌کند که با وجود تمامی محدودیت‌ها، ظرفیت و پتانسیل بالایی

خودروساز بخش خصوصی ایران محسوب می‌شود که نشان از عزم جدی این مجموعه برای جهش تولید دارد. دستیابی به این عدد تولید در حالی محقق شده که صنعت کشور در سال جاری با موانع و بحران‌های گسترده‌ای از جمله ناترازی انرژی، محدودیت‌های نقدینگی، تحریم‌ها و چالش‌های اقتصادی و سیاسی مواجه بوده است. ایران خودرو این موفقیت را موهون مدیریت صحیح منابع، بهینه‌سازی فرآیندها و همت والای نیروهای انسانی

«به گزارش «یکوپرس»، گروه صنعتی ایران خودرو در شرایطی که صنعت خودرو کشور با چالش‌های متعددی دست‌وپنجه نرم می‌کند، رکورد تولید ماهانه خود در حدود سه سال اخیر را شکست و برای نخستین بار در سه سال اخیر، تعداد تولید خودروهای سواری و وانت این شرکت از مرز ۶۰ هزار دستگاه عبور کرد. این موفقیت قابل توجه در شیف‌اول کاری ۳۱ شهریورماه به‌ثبت رسید. این رقم، نقطه عطفی مهم برای بزرگ‌ترین



باز تولید پلیموث باراکودا روی شاسی دوج وایپر

پلیموث باراکودا مدل ۱۹۷۰ با قلب قدرتمند V10 وایپر، یکی از جذاب‌ترین رستومادهای سال ۲۰۲۶ است که در حراجی چشم‌ه‌ها را به خود خیره کرد. شاید فکر کنید این یک پلیموث باراکودای معمولی است که معمولاً در حراجی‌های خودروهای کلاسیک می‌بینیم؛ اما وقتی دقیق‌تر شوید، متوجه سقف پارچه‌ای کانور تیبل می‌شوید که جای سقف فلزی را گرفته است. این کمی عجیب است؛ چراکه تنها حدود هزار دستگاه باراکودای نسل سوم با سقف کانور تیبل ساخته شد که فقط چند ده دستگاه آن از نوع کودا بود. ناگهان اسپویلر جلو غیر معمولی را می‌بینید که نباید آن‌جا باشد، دیسک‌های

ترمز عظیم که حتی برای یک رستوماد پرزرق‌وبرق هم اغراق‌آمیز به نظر می‌رسند و گرافیک سیاه‌رنگ چوب‌هاکی روی بدنه که به جای عبارت همیشگی HEMI، با افتخار V10 را نمایش می‌دهد. بله؛ درست حدس زدید؛ یک وایپر در زیر پوست این خودرو پنهان شده است. دقیق‌تر بگویم یک وایپر GTS مدل ۱۹۹۸ با پیش‌رانه V10 قدرتمند ۴۵۰ اسب‌بخاری از نسخه SR II. این باراکودای جذاب محصول کارگاهی گمنام اما معتبر در شمال فلوریدا به نام TMI است. این کارگاه شاید چندان مشهور نباشد؛ اما ساخت رستومادهای موپار را به یک هنر تبدیل کرده است.

ویژه‌ها

عدم‌النفع ۲۰۰ همتی صنایع از ناترازی برق در نیمه نخست امسال



«معاون وزیر صمت اعلام کرد: «تنها در ۶ ماهه نخست امسال، ناترازی برق بیش از ۲۰۰ همت عدم‌النفع به بخش صنعت تحمیل کرده است.» سعید شجاعی، معاون برنامه‌ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت گفت: «تمرکز جدی این وزارت‌خانه در حال حاضر بر موضوع ناترازی انرژی است که بخش صنعت و معدن را به شدت متضرر کرده است.» سال گذشته بالغ بر ۲۳۰ همت عدم‌النفع در این بخش ثبت شد.

دیگه چه خبر؟

دولت نمی‌تواند سهام ۲۰ درصدی خود در خودروسازان بزرگ را واگذار کند



«سید سلمان ذاکر، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با یادآوری این که واگذاری کامل شرکت‌های دولتی خلاف قانون است، یادآور شد: «واگذاری خودروسازی‌ها باید به گونه‌ای باشد که یک گام بلند در جهت ایجاد تحول در حوزه اقتصادی کشور برداشته شود و نباید به معنای حراج کردن خودروسازی‌ها باشد؛ کمالین که حراج سهم مردم در واگذاری ایران خودرو ممنوع بود.»

توئیتر!

برنامه وزارت صمت برای تقویت صنایع کوچک و متوسط



«احمد جوانمردی، مدیر توسعه بازار و امور بین‌الملل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران با اشاره به اهمیت نقش بنگاه‌های کوچک در اقتصاد کشور اظهار کرد: «در ایران حدود ۳.۲ میلیون بنگاه اقتصادی فعال هستند که از این میان، نزدیک به ۶۰۰ هزار واحد تولیدی کوچک و کارگاهی تحت نظر اتحادیه‌ها و اصناف فعالیت دارند. تمرکز اصلی سازمان بر حمایت از این واحدها و ایجاد زمینه توسعه صادرات آن‌هاست.»

افت سالانه در مقابل رشد ماهانه تولید خودرو؛

دو تصویر متفاوت از تولید در صنعت خودرو



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«بررسی‌های اداره میزهای صنعت و رتبه‌بندی ناشران سازمان بورس و اوراق بهادار نشان می‌دهد صنعت خودرو در مرداد ۱۴۰۴ یادو تصویر متفاوت روبه‌رو شده است؛ افت سه درصدی تولید در مقایسه با مرداد سال گذشته و رشد ۱۲ درصدی نسبت به تیرماه سال جاری. بر این اساس در مردادماه سال گذشته میزان تولید خودرو ۷۵ هزار و ۷۲ دستگاه ثبت شده بود؛ اما در مرداد امسال این عدد به ۷۲ هزار و ۸۳۰ دستگاه کاهش یافت. افتی که کارشناسان آن را به سیاست قیمت‌گذاری دستوری و محدودیت‌های ناشی از بحران انرژی نسبت می‌دهند. با این حال، در مقایسه با تیرماه امسال، تولید خودروسازان جهشی ۱۲ درصدی را تجربه کرده است؛ جهشی که بازگشت نسبی آرامش به زنجیره تامین قطعات پس از جنگ تحمیلی ۱۲ روزه اخیر را به عنوان مهم‌ترین عامل آن معرفی می‌کند. بخش عمده افزایش ماهانه تولید مربوط به عملکرد سه نماد اصلی این صنعت بوده است. ایران خودرو با رشد ۱۳ درصدی، سایپا با افزایش ۱۶ درصدی و بهمن‌موتور با جهش ۸۳ درصدی، نقشی کلیدی در ارتقای آمار تولید ایفا کردند. در ایران خودرو، افزایش گروه پژو و سورن به ترتیب ۲۴ و ۲۹ درصد ثبت شد. سایپا نیز علاوه بر افزایش ۱۶ درصدی در خانواده X200، تولید ۲۰۰۲ دستگاه از محصولات خانواده تویوتا را که در تیرماه صفر بود، به خط تولید بازگرداند. بهمن‌موتور هم با



رشد ۷۹ درصدی در بخش خودروهای سواری روبه‌رو شد. در حالی که رشد تولید در ماه مرداد نسبت به تیرماه امیدواری‌هایی برای فعالان صنعت خودرو ایجاد کرده است، چالش‌های ساختاری همچنان پابرجاست. آزادسازی قیمت همچنان در محاق است. از سوی دیگر، شدت گرفتن ناترازی انرژی برق و محدودیت‌های ناشی از آن، بار دیگر تولیدکنندگان را با دشواری‌هایی جدی مواجه کرده است. کارشناسان معتقدند تداوم ثبات در زنجیره تامین قطعات و مدیریت بحران انرژی می‌تواند زمینه افزایش تولید در ماه‌های آینده را فراهم کند. با این حال، تکرار مشکلات ساختاری و نبود برنامه پایدار در حوزه سیاست‌گذاری انرژی و قیمت‌گذاری، همچنان تهدیدی برای رشد پایدار صنعت خودرو محسوب می‌شود. این در حالی است که یکی از چالش‌های دیرینه صنعت خودرو در کشورمان، موضوع قیمت‌گذاری دستوری و عدم آزادسازی قیمت‌هاست؛ سیاستی که سال‌هاست در عمل هم مصرف‌کننده و هم تولیدکننده را نارضی کرده است. ادامه این وضعیت باعث شده خودروسازان با زیان انباشته مواجه شوند. در حالی که هزینه‌های تولید، تحت‌تاثیر افزایش نرخ ارز، تورم عمومی و رشد بهای انرژی و مواد اولیه هر روز بیشتر می‌شود، خودروسازان مجبورند محصولات خود را با قیمت‌هایی به بازار عرضه کنند که پایین‌تر از بهای تمام‌شده است. این شکاف قیمتی، زیان تولید را تشدید کرده و سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و بهبود کیفیت را به حاشیه رانده است.



زده یک

First gear

علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

چرا بازار خودرو همچنان در بلاتکلیفی است؟
«حاضر جواب: اشتباه شما از این‌جاست می‌شود که بلاتکلیفی را هنوز به عنوان یک تکلیف قبول ندارید!

فرمان اشتباه دولت به خودروسازان...
«حاضر جواب: یک ایراد هم که فرمان اشتباه دادن در این زمینه دارد، این است که تا کل صنعت خودرو به جای محکمی برخورد نکند، صدایش در نمی‌آید!

خودروهای وارداتی در چه صورتی گران خواهند شد؟
«حاضر جواب: بعضی وقت‌ها در صورت گذر ماه‌ها، بعضی اوقات در صورت گذر روزها و بعضی مواقع هم در صورت گذر ساعت‌ها!

راز سر به مهر ایران خودرو و سایپا؛ چرا خصوصی‌سازی فرمول جادویی نشد؟
«حاضر جواب: چون خصوصی‌سازی، قوانینی دارد که اگر براساس آن‌ها واگذاری‌ها اتفاق نیفتند، نتیجه کار می‌شود چیزهایی مثل همان «خصوصی» های قدیمی خودمان در شکل و قالبی جدید!

باهداف کاهش آلودگی هوا و تغییر سبک زندگی شهری، برنامه‌ای با نام یک روز بدون خودرو در منطقه ۲۱ تهران برگزار شد.

«حاضر جواب: البته استفاده از خودروی با پوست و خون تهرانی‌ها آمیخته شده که بهتر بود این برنامه از چند ساعت بدون خودرو، شروع می‌شد و با افزایش ساعت‌هایش، کم‌کم به یک روز کامل بدون خودرو می‌رسید!

خودرو به سرعت در حال خروج از سبد خرید خانوارهای ایرانی است. کف قیمت کارخانه‌ای به حدود ۵۰۰ میلیون تومان رسیده و اقبال کم‌درآمد حتی با پس‌انداز کامل در آمد خود باید سال‌ها انتظار خرید آن را بکشند
«حاضر جواب: سبد خرید که خوب است، بیشتر خانوارهای ایرانی باید به زودی حتی فکر خرید خودرو را از ذهن و تخیلات‌شان هم بیرون کنند!

جولان اجناس تقلبی در بازار لوازم‌بدکی...
«حاضر جواب: قدیم‌ها در این بازار می‌گفتند هر قطعه‌ای اصل است مگر این که خلافت ثابت شود؛ ولی احتمالاً به‌زودی در بازار لوازم‌بدکی، هر قطعه‌ای تقلبی است مگر این که خلافت ثابت شود!

۶ ماه تنفس برای تعویق واگذاری خودروساز چه پيامی دارد؟

«حاضر جواب: حالا اجازه بدهید نفس واگذارکنندگان از واگذاری قبلی کمی جابجایی، بعد سوال‌های‌تان را شروع می‌کردید.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: «واگذاری خودروسازی‌ها باید به گونه‌ای باشد که یک گام بلند در جهت ایجاد تحول در حوزه اقتصادی کشور برداشته شود و نباید به معنای حراج کردن خودروسازی‌ها باشد.»

«حاضر جواب: ولی تا جایی که ما می‌دانیم، اخیراً حراج‌ها به این صورت شده است که شما یکی می‌خرید و پول همان یکی را می‌دهید، ولی دو تا می‌برید!

واریز نخستین سهمیه بنزین پاییز بدون هیچ‌گونه تغییر...

«حاضر جواب: به امید آن که این پسوند «بدون هیچ‌گونه تغییر» در انتهای این خبر، در ماه‌های آینده هم بدون تغییر تکرار شود!

اینفوگرافیک

Infography

افت درآمد شرکت سایپا آذین

میزان درآمد مردادماه

175
میلیارد تومان



میزان افت درآمد

۵ ماهه

20%

میزان درآمد ۵ ماهه

886
میلیارد تومان

شرکت «سایپا آذین» در پنج‌ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۸۸۶ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

چند تلخ؟

آشفته‌گی در قیمت‌گذاری خودرو

«عضو کمیسیون صنایع و معادن اظهار کرد: «واردات خودرو می‌تواند بازار را اشباع کند؛ اکنون عدم توازن بین عرضه و تقاضا باعث آشفته‌گی در قیمت‌گذاری و کیفیت خودرو شده است. این در حالی است که کمیسیون صنایع و معادن در جلساتی وضعیت بازار خودرو را بررسی کرد؛ بحث اصلی درباره این بود که هر گونه افزایش قیمت خودرو باید با نظر شورای رقابت باشد.»

چرا؟

خودروسازان و شورای رقابت اختلاف دارند

«سید جواد حسینی کیا افزود: «البته خودروسازان اعلام کردند که دچار زیان می‌شوند؛ اما نظر شورای رقابت این بود که به دلیل عدم شفافیت در حوزه قطعه‌سازی و خریدها، امکان افزایش قیمت بیش از قیمت‌گذاری فعلی وجود ندارد؛ امیدواریم اتاق شیشه‌ای در خودروسازی ایجاد شود.»

برای چه؟

اختلاف بر سر میزان افزایش قیمت خودرو

«بعد از خصوصی‌سازی بزرگ‌ترین خودروساز کشور، بین شورای رقابت و ایران خودرو بر سر میزان افزایش بهای خودرو اختلاف به وجود آمد و حتی پای سازمان تعزیرات حکومتی نیز به این موضوع باز شد. در هر حال باید این اختلاف بر طرف شود؛ زیرا در صورت ادامه این وضعیت، مصرف‌کنندگان ضرر اصلی را خواهند دید.



◀ جگوار به مناسبت نودمین سالگرد تأسیس خود، نسخه‌ای ویژه از سدان XFL را با تزئینات مشکی معرفی کرده‌است که فقط در چین عرضه می‌شود. جگوار در حال تبدیل شدن به یک برند لوکس تمام‌الکتریکی است که قصد رقابت با برندهایی مثل بنتلی را دارد و مدت‌هاست مدل جدیدی معرفی نکرده است. این موضوع افت شدید فروش جهانی جگوار را به دنبال داشته؛ اما با وجود این گذار به سمت خودروهای الکتریکی، جگوار نسخه جدیدی از XFL را معرفی کرده که البته فقط در چین عرضه می‌شود. XFL نسخه کشیده سدان XF است که به‌طور اختصاصی برای بازار چین طراحی شده و فاصله محوری آن با ۱۴۰ میلی‌متر افزایش به ۳۰۱۰ میلی‌متر رسیده است. این نسخه جدید،

◀ پس از اوشان، لومین، کایسن، آواتار و شنلان، ششمین برند زیر مجموعه چانگان یعنی «کیو آن» هم در جایگاه سازنده خودروهای برقی و میان سایز هیبرید، توجه بخشی از مشتریان را به خود جلب کرده است. چانگان قصد دارد محصولات کیو آن را در خارج از چین با نام اورن (Oren) به فروش برساند. کیو آن Q05 در اصل همتای برقی چانگان CS55 پلاس است. تفاوت ظاهری این دو مدل تاکنون به موارد بسیار اندک محدود می‌شود، اما حالا با تحول کلی در طراحی بدنه کیو آن Q05 مواجه هستیم که هویتی مستقل برای آن فراهم کرده است. ابعاد کیو آن Q05 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۵۳۹، ۱،۶۸۰، ۱،۸۵۶ متر اعلام شده که با CS55 پلاس تفاوتی ندارد. کف این خودروی ۱۵۸۰ کیلوگرمی، ۱۷۱ میلیمتر از سطح زمین فاصله دارد. نمایشگر لمسی ۱۲،۳ اینچی در کلیه تیپ‌های کیو آن Q05 حضور دارد. بسته به تیپ، موارد دیگری شامل گرمکن صندلی‌ها، بازشوی برقی صندوق و کروزر کنترل تطبیقی نیز به امکانات رفاهی اضافه می‌شود. فضای ۴۷۵ لیتری محفظه بار کیو آن Q05 پس از خم کردن صندلی‌های عقب به ۱۴۱۵ لیتر افزایش می‌یابد.

ورود چانگان «کیو آن Q05» به نسل دوم



◀ نسل اول مرسدس AMG GT در فاصله سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۳ تولید می‌شد. این خودروی موتور-جلو با کد فنی C190، جای خود را به نسل دوم یعنی C192 داد که به واسطه ابعاد بزرگتر بدنه، چیدمان ۲+۲ نفره کابین را ارائه می‌کند. حتی امکان خریداری این مدل با پیشرانۀ ۴ سیلندر ۲ لیتری هم فراهم است. اما در طول نزدیک به سه سال گذشته، نسل اول مرسدس AMG GT در قالب خودروی مسابقه‌ای به حیات خود ادامه داد. اکنون نسخه دیگری از AMG GT برای عرضه در سال ۲۰۲۵ آماده می‌شود. مهمترین تفاوت مرسدس AMG GT2 ادیشن W16 با همتایان قبلی، به خروجی پیشرانۀ بازمی‌گردد چراکه



این مدل، نیرومندترین نسخه مسابقه‌ای از AMG GT به‌شمار می‌آید. به لطف آزادی عمل کامل مهندسان، خروجی پیشرانۀ ۴ لیتری V8 توئین توربوشارژ به ۸۱۸ اسب‌بخار قدرت و هزار نیوتون‌متر گشتاور رسیده است. این عدد را با GT2 مدل ۲۰۲۲ مقایسه کنید، که ۷۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در اختیار داشت. راننده مرسدس AMG GT2 ادیشن W16 با فشردن دکمه Push2Pass روی فرمان، می‌تواند به ۹۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون‌متر گشتاور اضافه هم دسترسی پیدا کند که برای مدتی کوتاه در دسترس قرار می‌گیرد.

افزایش توان برای نسخه پیست محور از «AMG GT»

تقاضا برای محصول خاص «تویوتا» همچنان رو به افزایش است؛

موفقیت «لندکروزر» در نسل ۳۰۰



نسخه هیبریدی که با قدرت ترکیبی ۴۵۷ اسب‌بخار و گشتاور ۷۹۰ نیوتون‌متر عرضه خواهد شد، نه تنها پاسخ به دغدغه‌های محیط‌زیستی است، بلکه تویوتا را به روند الکتریکی‌سازی جهانی خودروها نزدیک‌تر می‌سازد. همین امر می‌تواند در سال‌های آینده جهش معناداری در میزان تقاضا (به‌ویژه در ژاپن و استرالیا) ایجاد کند. همچون اغلب خودروسازان بزرگ جهان، تویوتا نیز در سال‌های اخیر با مشکلات زنجیره تأمین، کمبود تراشه‌ها، تحریم‌های منطقه‌ای (مانند خروج از روسیه) و پاندمی کرونا دست و پنجه نرم کرده است. این عوامل به کاهش هرچند جزئی در آمار فروش سال ۲۰۲۴ نیز دامن زدند. با این حال، ثبات نسبی نشان‌دهنده مدیریت قوی تویوتا در پاسخ به بحران‌های بین‌المللی تأمین است. معرفی نسل جدید تیسان پاترول در سال ۲۰۲۴، سطح رقابت در بازار SUVهای بزرگ را شدیدتر کرده است. این خودرو، به‌ویژه در بازارهای خاورمیانه و استرالیا، همواره به‌عنوان رقیب مستقیم لندکروزر شناخته می‌شود و نوآوری در طراحی، قوای محرکه و فناوری‌های رفاهی پاترول می‌تواند بخشی از مشتریان وفادار لندکروزر را به‌سوی خود جذب کند. تأثیر مستقیم این رقابت در رشد تدریجی بازار پاترول و تحول در استراتژی تویوتا برای حفظ جایگاه لندکروزر مشهود است.

بازگشت ترجیحات بازار به شرایط سابق یکی از مهم‌ترین عوامل موثر بر فروش لندکروزر، ویژگی‌های فرهنگی و اقلیمی بازار هدف است. محبوبیت ویژه سری ۳۰۰ در خاورمیانه برای مصارف لوکس، خانوادگی و آفرود و نیز کاربردهای ویژه شهری و بیابانی، تقاضا را به‌صورت سستی در این منطقه بالانگه می‌دارد. بازار استرالیا نیز به‌دلیل وسعت جغرافیایی، نقش کلیدی لندکروزر برای رفت‌وآمد بین‌شهری، حمل‌ونقل صنعتی و مصارف ناوگانی را پررنگ می‌بیند. از سوی دیگر، رشد فروش در ژاپن به‌علاقه بازار داخلی به فناوری، به‌ویژه مدل‌های هیبریدی و تجهیزات پیشرفته بازمی‌گردد. غیبت لندکروزر در بازار آمریکا و کانادا یکی دیگر از عوامل کلیدی است. تویوتا تصمیم گرفت سری ۳۰۰ را به بازار آمریکای شمالی عرضه نکند و به‌جای آن مدل سکویا را ارائه کند. این تصمیم با توجه به استانداردهای ایمنی، الزامات زیست‌محیطی و ترجیحات مشتریان آمریکای شمالی اتخاذ شده است. کارشناسان بر این باورند که در صورت عرضه در آمریکا و کانادا، فروش جهانی لندکروزر حتی بالاتر می‌رفت و مدل مذکور می‌توانست به‌سطحی فراتر دست یابد. معرفی و وعده عرضه نسخه پلاگین-هیبریدی (مدل ۲۰۲۶) نیز تأثیر خود را در بازار گذاشته است.

و اساسی است؛ کشورهای این منطقه در مجموع ۵۹ درصد از کل فروش لندکروزر سال ۲۰۲۴ را به‌خود اختصاص داده‌اند. فروش در سایر مناطق جهان نیز عمدتاً محدود به بازارهای خاص و محدود است؛ از جمله بازار روسیه که با وجود تحریم‌های رسمی و خروج تویوتا از این کشور، همچنان ۳ هزار و ۶۸۲ دستگاه لندکروزر در آن به فروش رسیده است. فروش بالا در استرالیا و خاورمیانه نشان‌دهنده جایگاه این خودرو برای کاربردهای آفرود، ناوگان شرکتی، خدماتی و استقبال جامعه مرفه در این مناطق است. علاوه‌بر این، غیبت کامل در آمریکای شمالی، با وجود حفظ نقش پررنگ در سایر مناطق، اهمیت سیاست‌های عرضه منطقه‌ای تویوتا را مورد تأکید قرار می‌دهد. این داده‌ها نشان‌دهنده ثبات نسبی سری ۳۰۰ در چهار سال اخیر است؛ نوسانات اصلی عمدتاً ناشی از شرایط بازار، مشکلات تولید، معرفی تکنولوژی جدید (مانند هیبرید) و اختلال‌های ژئوپلیتیک بوده است.

کاهش فروش ۲۰۲۴ را نمی‌توان یک شکست ارزیابی کرد، بلکه نشانگر چرخش جزئی در برخی بازارهای اشباع، رقابت قوی‌تر و تغییر ترجیحات مصرف‌کنندگان است. با مقایسه با سال ۲۰۱۹، عملاً حجم فروش پس از رکود پاندمی کرونا جبران شده و به‌سطح بالایی بازگشته است.



سپیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

◀ تویوتا لندکروزر به‌عنوان یکی از محبوب‌ترین و نمادین‌ترین خودروهای شاسی‌بلند جهان، جایگاهی ویژه در بازار خودرو بین‌المللی دارد و تحولات و رفتار فروش آن نه‌تنها نشان‌دهنده روند محبوبیت یک مدل خاص، بلکه بازتاب‌دهنده تحولات کلان‌تر در بازار خودروهای SUV است. در سال ۲۰۲۴، پس از انتشار آمار رسمی فروش لندکروزر، اهمیت این ارقام دو چندان شد. این گزارش فروش بیش از ۱۰۵ هزار دستگاه لندکروزر سری ۳۰۰ را نشان می‌دهد که با وجود غیبت کامل در بازار آمریکای شمالی، الگویی منحصر به‌فرد را ترسیم کرده و بر پایه‌های مختلف تحلیل بازار، علاقه مصرف‌کنندگان، آینده فناوری‌های هیبریدی و جایگاه برند تویوتا پرتوی نو می‌افکند. اهمیت بررسی این آمار، نه تنها در سنجش موفقیت با ناکامی تجاری یک مدل، بلکه در تحلیل رفتار بازارهای کلیدی خاورمیانه، استرالیا و ژاپن نهفته است که جمعا بیش از ۷۰ درصد فروش جهانی را در اختیار دارند. این الگوها شاخص‌های معتبری درباره افزایش یا کاهش تقاضا برای شاسی‌بلندهای سستی، رقابت با رقبایی چون نیسان پاترول، تأثیر زنجیره تأمین جهانی، رشد فناوری‌های هیبریدی و حتی تبعات ژئوپلیتیک بر فروش را پیش‌روی ما قرار می‌دهند.

فروش لندکروزر در سال میلادی گذشته

در سال ۲۰۲۴، آمار فروش رسمی نشان می‌دهد تویوتا موفق به فروش ۱۰۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه لندکروزر (سری ۳۰۰) در بازارهای جهانی شده است. این رقم جایگاه رفیع لندکروزر را همچنان در سبد محصولات تویوتا و بازار SUVهای بزرگ حفظ می‌کند.

توزیع فروش به‌گونه‌ای است که بازار استرالیا با ۱۳ هزار و ۷۹۰ دستگاه به بزرگ‌ترین بازار سال جاری تبدیل شد و ژاپن نیز با ۱۳ هزار و ۱۷۴ دستگاه در جایگاه دوم قرار گرفت. سهم خاورمیانه اما همچنان تعیین‌کننده

پیشران‌های برقی برای نسخه «جی تی لاین» از کیا EV5»

از خطوط شکسته و زاویه‌دار هم جالب‌توجه است. فضای ۵۱۳ لیتری محفظه بار پس از خم کردن صندلی‌های عقب به ۱،۷۱۳ لیتر افزایش می‌یابد. یک محفظه ۶۷ لیتری هم در زیر کاپوت قرار دارد. کیا EV5 GT-لاین به دو موتور برقی با مجموع خروجی ۳۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور مجهز شده است. شتاب صفر تا صد ۶،۳ ثانیه محصول جدید کیا برای یک کراس‌اوور خانوادگی با وزن ۲،۲۲۹ کیلوگرم، خوب به نظر می‌رسد. حداکثر سرعت نیز ۱۸۵ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. مجموعه باتری ۸۸،۱ کیلووات ساعت، برد حرکتی ۵۳۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را فراهم می‌کند. با اتصال به جریان سریع ۱۴۰ کیلووات، شارژ این باتری در مدت ۳۰ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد می‌رسد.

◀ کیا قصد دارد فاصله بین مدل‌های EV3، EV6 و EV9 را با یک مدل جدید به نام EV5 پر کند. این مدل براساس پلتفرم مشترک با EV6 یعنی E-GMP شکل گرفته است. ابعاد بدنه کیا EV5 جی‌تی-لاین در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۶۱۵، ۱،۸۷۵، ۱،۷۱۵ و ۲،۷۵ متر اعلام شده است. فرم کلی و همچنین اجزای بدنه کیا EV5 جی‌تی-لاین به سایر اعضای خانواده شباهت دارد. از دیگر ویژگی‌های ظاهری این خودرو می‌توان به رینگ‌های ۲۰ اینچ و جزئیات مشکی براق، اشاره کرد. در فضای کابین کیا EV5 جی‌تی-لاین با دو نمایشگر دیجیتال ۱۲،۳ اینچ، تریم دو رنگ و متریاال با کیفیت روبه‌رو هستیم، که شاید به اندازه EV9 لوکس نباشد، اما مطمئناً جادار و کاربردی است. طراحی داشبورد با مجموعه‌ای



خبر News

ظاهر جدید برای «فیدلیتی»

◀ جتور X70 از سال ۲۰۱۸ تاکنون در بازار حضور دارد. این خودرو به‌عنوان نخستین محصول جتور، چندین بار مورد به‌روزرسانی قرار گرفته است که تمام آن‌ها به‌صورت همزمان با مدل‌های مختلف همچون شانهای L7 پلاس و سونیست S07 به فروش می‌رسد. در ایران هم سه نسخه از این کراس‌اوور میان‌سایز را با اسامی فیدلیتی پرایم، فیدلیتی الیت و فیدلیتی پرستیز می‌شناسیم. اکنون جتور قصد دارد مدل جدیدی به نام X70L را عرضه کند، که احتمالاً به عنوان نسل جدید معرفی خواهد شد. دو تیپ بنزینی و هیبرید جتور X70L از نظر طراحی جلویی به هم تفاوت دارند، که البته بر فرم سپرها نیز تأثیر گذار است. در تیپ بنزینی می‌توان دو خروجی



اگزوز را هم مشاهده کرد. به طور کلی، ویژگی‌های ظاهری جتور X70L تاحد زیادی به کراس‌اوورهای کیا شباهت دارد. ابعاد بدنه جتور X70L در طول، عرض، ارتفاع و فاصله محورها به ترتیب ۴،۴۸۱، ۱،۹۳۰، ۱،۷۰۵ و ۲،۸۲ متر اعلام شده است. بدنه این خودرو بر رینگ‌های ۱۹ یا ۲۰ اینچ استوار می‌شود. در فضای داخلی جتور X70L با طرحی شبیه به شانهای L7 پلاس مواجه هستیم، که دو نمایشگر دیجیتال، فرمان سه شاخه، کنسول مرکزی دو طبقه، اهرم دنده روی ستون فرمان، شارژر بی‌سیم و دو جالیوانی را به همراه دارد. این خودرو در دو تیپ ۵ و ۷ نفره عرضه خواهد شد. تیپ درون‌سوز جتور X70L به پیشرانۀ ۴ سیلندر ۱،۵ و ۲ لیتر توربوشارژ با ۱۸۴ و ۲۵۴ اسب‌بخار قدرت مجهز می‌شود. اما تیپ هیبرید همچون شانهای L7، سامانه هیبرید شامل پیشرانۀ ۱،۵ لیتر توربوشارژ با ۱۵۶ اسب‌بخار قدرت، یک موتور برقی با ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت و مجموعه باتری ۱۸،۶۷ یا ۳۲،۶۶ کیلووات ساعت را به همراه دارد. هر دو تیپ جتور X70L در بازار چین با انتقال قدرت به محور جلو عرضه خواهند شد. بنابر خبر رسانه‌های چینی، جتور X70L از ۱۰ سپتامبر عرضه می‌شود. درباره قیمت این خودرو اطلاعاتی در دسترس نیست.



کادیلاک «اپتیک» ۲۰۲۶ با قدرت بیشتر



کادیلاک کراس اور اپتیک را برای مدل ۲۰۲۶ با به‌روزرسانی‌هایی معرفی کرده است. این شاسی‌بلند لوکس برقی حالا با یک مدل پایه دیفرانسیل عقب کاملاً جدید عرضه می‌شود. مدل پایه اپتیک ۲۰۲۶ به یک موتور برقی با توان ۳۱۵ اسببخار مجهز شده که نیروی خود را به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. این در حالی است که تا پیش از این، تنها گزینه موجود یک مدل دمو‌توره با مجموع قدرت ۳۰۰ اسببخار بود. اما تغییرات به‌همین جا ختم نمی‌شود و نسخه چهارچرخ‌محرك برای سال ۲۰۲۶ با قوای محرکه کاملاً جدید عرضه می‌شود که از

دو موتور برقی در محورهای جلو و عقب تشکیل شده و در مجموع ۴۴۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند و تقریباً ۵۰ درصد افزایش قدرت نسبت به قبل را نشان می‌دهد. در بالاترین سطح نیز، مدل پرچم‌دار اپتیک V با قدرت ۵۱۹ اسببخار قرار دارد. قیمت پایه کادیلاک اپتیک ۲۰۲۶ در نسخه محرک عقب از ۵۲ هزار و ۲۹۵ دلار آغاز می‌شود که از مدل پایه سال گذشته ارزان‌تر است. مشتریانی که خواهان نسخه چهارچرخ‌محرك و قدرت ۴۴۰ اسببخاری باشند، می‌توانند با پرداخت ۳ هزار و ۵۰۰ دلار بیشتر، این نسخه را سفارش دهند.

کره‌ای

Korean

رقیب برقی پورشه «تایکان»



جنسیس اعلام کرده که در حال توسعه یک خودروی برقی فوق‌سریع با قدرت ۱۰۰۰ اسببخار است. این هیولای جدید که پرچم‌دار زیربرند پرفورمنس جدید ماگما خواهد بود، مستقیماً برای رقابت با بزرگانی مانند پورشه تایکان توربو GT و لوسید ایر سافایر به میدان می‌آید. این خبر شگفت‌انگیز در جریان رویداد «روز سرمایه‌گذار» در سال ۲۰۲۵ و از طریق به‌نمایش درآوردن یک اسلاید از سوی مدیرعامل هیوندای فاش شد. بر اساس اطلاعات این اسلاید، برنامه‌های جنسیس برای خودروهای برقی قدرتمند با یک مدل پایه ۶۰۰ اسببخاری آغاز می‌شود و تا مدل پرچم‌دار ۱۰۰۰ اسببخاری ادامه می‌یابد. هنوز مشخص نیست این خودروی قدرتمند چه شکلی خواهد داشت؛ شاید یک سوپراسپرت خیره‌کننده با الهام از کانسپت‌های قبلی این شرکت باشد یا حتی یک شاسی‌بلند فوق‌سریع بر پایه مدل آینده GV90 که تعریف جدیدی از سرعت در کلاس خانوادگی ارائه دهد. این جاه‌طلبی بزرگ بخشی از استراتژی جدید جنسیس به نام Luxury XEV است

آمریکایی

American

معرفی شورولت «برایت‌دراپ ۲۰۲۶»



شورولت به ون تجاری تمام برقی برای‌ت‌دراپ خود در مدل ۲۰۲۶، یک قابلیت هیجان‌انگیز و کاربردی جدید یعنی قابلیت تامین برق خارجی اضافه کرده است. این ویژگی جدید به صاحبان کسب‌وکارها امکان می‌دهد تا از باتری ون خود به‌عنوان یک ژنراتور سیار استفاده کنند. این سیستم که با کد KV7 شناخته می‌شود، قادر است خروجی برق ۷.۲ کیلوواتی را از طریق پریزهای تعبیه‌شده روی بدنه ارائه دهد؛ قابلیت مشابه آن چه پیش‌تر در پیکاپ شورولت سیلورادو برقی دیده بودیم. البته با افزودن این ویژگی، مازول شارژر استاندارد ۱۹.۲ کیلوواتی با یک نمونه ضعیف‌تر ۱۱.۵ کیلوواتی جایگزین می‌شود. این قابلیت برای تمام مدل‌های برای‌ت‌دراپ شامل ۴۰۰ (فاصله محوری کوتاه) و ۶۰۰ (فاصله محوری کشیده) و نسخه‌های محرک جلو و چهارچرخ‌محرك قابل سفارش خواهد بود. علاوه بر این، شورولت برای مدل ۲۰۲۶ یک گزینه باتری جدید با نام پیمایش گسترده (Extended Range) را نیز معرفی کرده است.

بریتانیایی

British

تبدیل رنجرور اسپرت به دایناسور!

شرکت تیونینگ بریتانیایی باروگازی (Barugzai) از جدیدترین محصول خود برای نسل سوم رنجرور اسپرت رونمایی کرده است. این یک کیت بدنه عضلانی و پهن‌پیکر به نام رپتور است که ظاهر این شاسی‌بلند لوکس را به کلی دگرگون می‌کند. این مجموعه که با الهام از دایناسور درنده نام‌گذاری شده، شامل رینگ‌های غول‌پیکر ۱۲۴ اینچی، گلگیرهای برجسته و دواسویلر در بخش عقب است و چهره‌ای به‌مراتب خشن‌تر از نسخه‌های استاندارد به خودرو می‌بخشد. این شرکت تیونینگ که شاید خیلی شناخته‌شده نباشد، توسط نوید باروگازی خان تأسیس شد. در نمای



جلو، اولین چیزی که جلب توجه می‌کند، حذف نشان رنجرور و جایگزینی آن با حروف Barugzai روی یک کاپوت جدید با ورودی‌های هوای یکپارچه است. جلویچرخه سه‌تکه جدید و سپر بازطراحی‌شده با چراغ‌های LED اضافی، یک اسپلیتر و تریم منحنی برقی، چهارهای ته‌اجمی به این شاسی‌بلند بخشیده‌اند. در نمای جانبی، گلگیرهای عریض که تا روی سپرها کشیده شده‌اند، به‌همراه کاب‌های عمیق‌تر و رینگ‌های فورج‌کاری‌شده ۲۴ اینچی، ابهت خودرو را دوچندان کرده‌اند؛ اما نقطه اوج تغییرات در بخش عقب رخ می‌دهد؛ جایی که یک پال بزرگ روی سقف و یک اسپویلر دوم بالای چراغ‌ها نصب شده است. یک دیفیوزر اسپرت با چهار خروجی آگزوز با روکش فیبر کربن، این مجموعه را تکمیل می‌کند. این یعنی رنجرور اسپرت رپتور، بسته به مدل پایه، همچنان با همان مشخصات فنی استاندارد عرضه می‌شود که از موتور ۳ لیتری توربودیزل با قدرت ۲۵۰ اسببخار گرفته تا پیشرفته قدرتمند ۴.۴ لیتری V8 توئین توربو در مدل SV با قدرت ۶۳۵ اسببخار را شامل می‌شود.

چینی

Chinese

بی‌وای دی U9 سریع‌ترین خودرو جهان!

سلطنت بوگاتی به پایان رسید. هایپرکار برقی یانگ‌وانگ U9 اکس‌تری‌م با دستیابی به سرعت خیره‌کننده ۴۹۶.۲۲ کیلومتر بر ساعت (۳۰۸.۳ مایل بر ساعت) در پیست آزمایشی پاینبورگ آلمان، رسماً عنوان سریع‌ترین خودروی جهان را از آن خود کرد. این هیولای برقی توانست رکورد پروتوتایپ بوگاتی شبرون سوپراسپرت ۳۰۰ پلاس را با اختلافی نزدیک به ۶ کیلومتر بر ساعت پشت سر بگذارد و تاریخ‌سازی کند. این شاهکار مهندسی توسط راننده مسابقات آلمانی، مارک بستنگ به ثبت رسید و او را به جمع معدود انسان‌هایی اضافه کرد که



توانسته‌اند با یک خودروی جاده‌ای از مرز سرعت ۳۰۰ مایل بر ساعت عبور کنند. علاوه بر رکورد سرعت، U9 اکس‌تری‌م در نوربرگ‌رینگ هم رکورد ۶ دقیقه و ۵۹.۱۵ ثانیه را به ثبت رسانده است. هرچند این زمان هنوز از رکورد پروتوتایپ شیائومی SU7 کندتر است اما می‌تواند U9 را به سریع‌ترین خودروی برقی تولیدی در این پیست تبدیل کند. دلیل اصلی چنین پرفورمنس خیره‌کننده‌ای قدرت خارق‌العاده ۳ هزار اسببخار است. این نیرو توسط چهار موتور برقی تولیدی می‌شود که در نوع خود رکورددار هستند و می‌توانند تا ۳۰ هزار rpm دور بگردند؛ اما همان‌طور که پیش‌تر مت‌ریکم، مدیر بوگاتی ریتمک اشاره کرده بود محدودیت اصلی در خودروهای برقی نه موتورها که باتری‌ها هستند. بی‌وای‌دی این مشکل را با معرفی اولین معماری ۱۲۰۰ ولتی جهان حل کرده است. البته خودرویی که رکورد را شکسته، یک نسخه پروتوتایپ با پیچیدگی آیرودینامیکی خاص است و مشخص نیست که آیا ۳۰ دستگاهی که قرار است از این خودرو ساخته شود دقیقاً همین مشخصات را خواهند داشت یا خیر.

زنگ هشدار برای صنعت خودرو به‌صدا در آمد

خودروسازی در تنگنای مواد اولیه؟



افزایش قیمت‌ها در بازار خودرو ادامه دارد. خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۳۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان، شاهین (سارنوف و ESP) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۹۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد تومان و دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۹۹ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که آکس‌تری‌م VX (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵۵۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۲۸۰ میلیون تومان، هایما ۳۷X (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۹۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون و ۲۵۰ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X33 کراس‌اتومات (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۳۵ میلیون تومان و فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۹۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش توپوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیون و ۳۰۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیون و ۴۵۰ میلیون تومان و فولکس تی‌راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیون و ۱۵۰ میلیون تومان رسید.



احسان ناصر یابلی
e.naseri@autoworld.ir

نشانه‌ها حاکی از آن است که خودروسازان از ابتدای امسال با مشکل در تامین مواد اولیه مواجه بوده‌اند. از همان ماه‌های نخست سال، گزارش‌هایی مانند شامخ و همچنین اظهارات کارشناسان درباره خالی شدن انبارهای مواد اولیه خودروسازان منتشر شد؛ موضوعی که به‌عنوان زنگ هشدار برای این صنعت قابل‌ارزیابی است.

برای مثال آمار شامخ نشان می‌داد خودروسازان به‌شدت تحت‌تأثیر رشد بهای تامین مواد اولیه بوده‌اند. به‌طوری که در شامخ مردادماه این فاکتور که در تیرماه روی ۷۶ واحد بود، در ماه مرداد به ۸۹.۳ واحد رسید تا ضمن رشد ۱۳.۳ واحدی به بالاترین رقم این فاکتور از ابتدای سال تاکنون برسد. همچنین آمار شامخ از افت مواد اولیه در انبار خودروسازان حکایت داشت. به‌طوری که این فاکتور از ۴۱.۱ واحد در تیرماه به ۳۱.۷ واحد در مردادماه رسیده تا کمترین میزان ثبت‌شده در شامخ مرداد را به نام خود ثبت کند و افت ۹.۴ واحدی نیز داشته باشد. بر این اساس می‌توان با اطمینان گفت که خودروسازان و قطعه‌سازان با مشکل

تامین مواد اولیه دست‌وپنجه نرم می‌کنند. حالا اما آمار و اطلاعات ثبت‌شده در صورت‌های مالی پنج ماهه خودروسازان نیز این مشکل را تایید می‌کنند. طبق آماري که خودروسازان به‌سازمان بورس ارائه داده و در سامانه کدال منتشر شده است، سایپا از ابتدای سال جاری تا انتهای مردادماه ۳۷.۶ همت برای خرید مواد اولیه هزینه کرده است. این در شرایطی است که در مدت مشابه سال گذشته این رقم به ۴۹.۳ همت می‌رسید. بنابراین خرید مواد اولیه دومین خودروساز بزرگ کشور ۱۱.۷ همت معادل ۲۳.۷ درصد کاهش یافته است. نکته قابل‌توجه این‌که این ارقام تنها هزینه خودروسازان برای خرید مواد اولیه را نشان می‌دهند؛ اما با توجه به این‌که اساساً در این مدت‌زمان بهای خرید قطعات و مواد اولیه نیز رشد قابل‌توجهی داشته (که نمود آن را در شامخ مردادماه نیز دیدیم) احتمالاً حجم خرید مواد اولیه برای این خودروساز بسیار بیشتر از ۲۳.۷ درصد کاهش را تجربه کرده است. علاوه بر این اطلاعات ثبت‌شده برای پارس خودرو در سامانه کدال نیز روند مشابهی را نشان می‌دهد. به‌طوری که سومین خودروساز کشور، در پنج‌ماه ابتدایی سال ۱۴۰۳ به‌میزان ۱۰.۸ همت خرید مواد اولیه داشته است؛ اما از ابتدای امسال تا انتهای مردادماه این رقم به ۸.۸ همت رسیده است. بنابراین در این بازه زمانی هزینه‌ای که پارس خودرو برای خرید مواد اولیه کرده، ۱۸.۵ درصد افت داشته است. با توجه به رشد قیمت مواد اولیه احتمالاً حجم خرید این شرکت کاهش بیشتری را تجربه کرده است. در مورد ایران خودرو اما این اطلاعات و آمار شفاف نیست؛ چراکه



فیبر کربن از پلاستیک فشرده، قطعاتی مانند قاب آینه‌ها، نوار دور شیشه، لچکی عقب، جلوینجره، ورودی هوای درون سیر، لپ سیر جلو، سقف، دیفیوزر و سرگزوزها و اسپویلر عقب از جنس فیبر کربن طراحی و ساخته شده است. باتوجه به گفته‌های کمپانی بامو این قطعات خاص سفارشی فیبر کربن حدود ۲۷۰ کیلوگرم وزن کلی خودرو را کاهش داده و سبب پهبود ۲۵ در صدی نیروی آپرودینامیک خودرو می‌شود. ناگفته نماند که کیت اگزوزی که برای M5 با قطعات M Performance Part وجود دارد، سفارشی کمپانی بامو یعنی M یکپج است و از جنس تیتانیوم بوده و به همین دلیل غرش مهیجی را برای این سوپرسدان به ارغان می آورد.

نسل جدید بامو M5 جدید موسوم به G90 (که جزو سوپرسدان های پر فورمنسی سریع جهان است) اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد. قلب تپنده M5 جدید را همان موتور ۸ سیلندر وی شکل ۴٫۴ لیتری معروف باواریایی‌ها یعنی S68 تشکیل می‌دهد. این موتور به‌لطف فناوری توبین-توربوشارژ و پاشش سوخت مستقیم و البته نصب یک موتور الکتریکی بر توان در محور عقب، مشابه کراس کوپه قوی باواریایی، یعنی XM به‌صورت ترکیبی حداکثر ۷۲۸ اسب‌بخار توان و ۱۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. اخیرا کمپانی بامو قطعات M5 M Performance را برای این سوپرسدان در نظر گرفته است. در این یکپج با توجه به ساختار شاسی



قطعات فیبر کربنی برای بامو «M5»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره «پرشیا خودرو» بررسی شد؛

از چالش‌وار دات خودروهای جانبازان تا آینده خودرو بامو iX1 در ایران

می‌کنیم که قیمت‌ها دانه‌ما در حال افزایش است. آخرین بار در آبان سال گذشته قیمت خودرو «ترا» را از سازمان حمایت دریافت کردیم که با دلار ۵۹ هزار تومانی محاسبه شده بود. ارسال مدارک و مستندات به سازمان حمایت تا ابلاغ قیمت‌های جدید توسط معاون وزیر صمت، حداقل ۲ ماه زمان می‌برد و برخی مواقع ۳ یا حتی ۴ ماه‌همین تاخیرها، اثرات مخرب در سودآوری شرکت، سرمایه‌گذاری در خطوط تولید و عمل به تعهدات به مشتریان را در پی دارد.

همچنین، بازرسی‌های مکرر و کوتاه‌مدت از سوی سازمان استاندارد و محیط‌زیست که از سالانه به فصلی (هر سه ماه یک‌بار) تغییر پیدا کرده، انرژی و زمان زیادی از شرکت‌ها می‌گیرد و بهتر است این بازرسی‌ها در بازه‌های زمانی به عنوان مثال شش‌ماهه انجام شود تا شرکت‌ها فرصت بیشتری برای تمرکز بر تولید و ساخت داخل داشته باشند.

پروژه واردات خودروهای مختص جانبازان مسئولیت اجتماعی مهمی برای شرکت شما محسوب می‌شود. در این راه با چه فراز و نشیب‌هایی روبه‌رو شده‌اید؟

پروژه جانبازان واقعا بخشی از مسئولیت‌های اجتماعی پرشیا خودرو است و ما به خود می‌بالیم که خدمتی هرچند اندک به این عزیزان ارائه می‌دهیم. پرشیا خودرو به دلیل داشتن محصولات مناسب و شبکه گسترده، عملاً تنها آینده بامو و مینی در ۲۲ سال گذشته در ایران بوده و در این پروژه نیز بیشترین ثبت‌نام و تخصیص ارز را به خود اختصاص داد. باید از مدیران وزارت صمت تشکر کنم که در این زمینه همواره پاسخگو بوده‌اند. آمار در عمل، هماهنگی‌های طولانی میان شرکت‌های واردکننده، بنیاد شهید، وزارت صمت و بانک مرکزی و گمرک ایران، این فرایند را بیش از یک سال و نیم به درازا کشاند. این تاخیر باعث شد بسیاری از مدل‌های خودروهای لوکس مانند بامو و مرسدس‌بنز که مورد علاقه جانبازان محترم هستند، از خط تولید خارج شوند. این موضوع خود مستلزم فرایندهای پیچیده و زمان‌بر برای جایگزینی مدل‌ها و تأیید مجدد ارزش آن‌ها در کمیته‌های مربوطه بود مشکل دیگر، فرایندهای مرتبط با استاندارد داشت. برای تأیید استاندارد هر خودرو، باید نمونه‌ای را با ضمانت‌نامه بانکی از گمرک خارج کرده، به مرکز شرکت منتقل کنیم تا نماینده بازرسی آن را بررسی کند و سپس خودرو را مجدداً به گمرک بازگردانیم. این فرایند برای هر خودرو بین یک تا دو ماه زمان می‌برد. مادر جلساتی با ریاست محترم بنیاد شهید این موارد را مطرح کرده‌ایم و امیدواریم تمهیداتی در این زمینه اندیشیده شود تا سرعت خروج خودروها افزایش یابد. با وجود این مشکلات، برنامه ما تا تحویل ۱۵۰۰ دستگاه بامو تا پاییز امسال است و مطابق ضوابط، جرایم تاخیر را نیز پرداخت خواهیم کرد. از آن‌جا که این مدل واگذاری برای اولین بار توسط دولت اجرا می‌شد، بروز چنین چالش‌هایی تا حدی قابل پیش‌بینی بود.

در حوزه واردات عمومی (CBU) به غیر از موارد مشترک با پروژه جانبازان، با چه مسائل دیگری روبه‌رو هستید؟ همچنین در باره وضعیت پروژه خودرو برقی BMW iX1 و برنامه‌های تحویل آن نیز توضیحاتی ارائه کنید.

در حوزه واردات CBU، اصلی‌ترین مشکل همچنان تخصیص ارز با فرایند طولانی آن است. اگرچه اخیراً امکان استفاده از ارز حاصل از صادرات با نرخ بازار آزاد فراهم شده که فرایند را کوتاه‌تر می‌کند، اما این موضوع رقابت‌پذیری را برای خودروهای برقی دشوار می‌سازد. مشکل دیگر، تغییرات مکرر قوانین و تعرفه‌ها است. از ابتدای سال تاکنون، چندین بار شاهد تغییر در تعرفه واردات بوده‌ایم (حداقل خبرهای متعددی از نهادهای مرتبط در این زمینه منتشر شده است) که این عدم ثبات و وجود متولیان متعدد، باعث ایجاد التهاب در بازار، افزایش نگرانی مشتریان و در نهایت ایجاد تورم می‌شود.

اما یکی از بزرگ‌ترین معضلات فعلی، سامانه جامع تجارت است. این سامانه در نگاه اول یکی از بهترین‌هاست؛ سیستمی یکپارچه که به بیش از ۳۰ سازمان مختلف متصل است و فرایند ثبت سفارش را از هر لحاظ کنترل می‌کند. اما مشکل اصلی، قطعی‌های مکرر وب‌سرویس‌های متصل به آن است. کافی است سیستم یکی از این سازمان‌ها، مثلاً دارایی یا پلیس، قطع شود تا کل فرایند ثبت سفارش متوقف شود. این مشکل تقریباً از ابتدای سال به‌طور مداوم وجود داشته و باعث شده یک فرایند ساده، روزها به طول بینجامد. در مورد خودرو بامو iX1، این پروژه در راستای سیاست‌های دولت و مسئولیت اجتماعی ما برای توسعه خودروهای برقی باکیفیت تعریف شد. ما مجموعاً ۱۲۰۰ دستگاه از این خودرو را که در چین با همان کیفیت آلمان و هزینه تمام‌شده پایین‌تر تولید می‌شود، خریداری کرده‌ایم و تعهدات مانیز کمتر از این مقدار است. تمام خودروها در گمرک موجود هستند و با همان مشکلات بخش CBU، به‌ویژه قطعی سامانه، مواجه‌ایم که منجر به تاخیر در تحویل شده است. تاکنون حدود ۵۰۰ دستگاه ترخیص شده که از این تعداد، بیش از ۳۰۰ دستگاه با پلاک به مشتریان تحویل داده شده و حدود ۲۰۰ دستگاه دیگر نیز در مرحله PDI و پلاک‌گذاری قرار دارد. اگر اتفاق غیرمنتظره‌ای رخ ندهد، امیدواریم تا پایان آذرماه تمام تعهدات بامو iX1 را به مشتریان تحویل دهیم.



این روزها صنعت خودرو در بخش تولید و واردات، مشکلات و چالش‌های بسیاری را پیش‌رو دارد. بر این اساس بهترین برنامه برای عبور از این چالش‌ها، استفاده از استراتژی صحیح است. پرشیا خودرو سال‌هاست به‌عنوان یکی از واردکنندگان معتبر خودرو و شناخته می‌شود و اخیراً یک شرکت فعال در زمینه تولید خودرو نیز به حساب می‌آید. با دکتر پرهام عظیمی، عضو هیات‌مدیره و مسئول بخش تولید و فروش شرکت پرشیا خودرو گفت‌وگویی درباره عملکرد این شرکت در سال جاری و چالش‌های پیش‌رو در حوزه کلیدی تولید، واردات و پروژه‌های ویژه انجام دادیم که در ادامه آن را می‌خوانید.

وضعیت پرشیا خودرو از ابتدای سال تا به امروز چگونه بوده است؟

در مورد وضعیت داخلی سازمان پرشیا خودرو، خوشبختانه با اقدامات انجام شده در سال گذشته، زیرساخت‌های خوبی فراهم شده است. همچنین در بخش‌های تولید، واردات و مسئولیت‌های اجتماعی عملکرد موفقی داشته‌ایم. پرشیا خودرو در حوزه خدمات‌رسانی به جانبازان رتبه اول را کسب کرد و ما به خود افتخار می‌کنیم که خدمتگزار این عزیزان هستیم. لازم به ذکر است که بیشترین ثبت‌نام و تخصیص ارز در این زمینه متعلق به ما بوده است و خودروهای مورد نظر خریداری شده‌اند. همچنین برند اوپل را ثبت کردیم و چندین نوبت در سامانه وارداتی‌ها ثبت‌نام داشتیم. در راستای سیاست‌های دولت محترم، توسعه خودروهای برقی را نیز در دستور کار قرار دادیم. تانواگان خودروهای برقی با کیفیت آلمانی را در کشور گسترش دهیم. تحویل این خودروها عمدتاً به سال ۱۴۰۴ موکول شده بود و از ابتدای سال جاری تاکنون، حدود ۵۰۰ دستگاه از انواع خودروهای تولیدی و وارداتی را به مشتریان تحویل داده‌ایم. بخش عمده‌ای از خودروها در حال ترخیص و بخش دیگری در مرحله پلاک‌گذاری و بازرسی پیش از تحویل (PDI) قرار دارند. در مجموع، پرشیا خودرو از ابتدای سال تاکنون، دستاوردهای خوبی را در قیاس با سنوات گذشته به‌دست آورده است.

چالش‌های بنیادین در مسیر تولید خودرو چیست؟

پرشیا خودرو در چند زمینه اصلی فعالیت می‌کند؛ تولید که یکی از سخت‌ترین حوزه‌هاست. واردات که چالش‌های خاص خود را دارد و پروژه واردات خودروهای جانبازان.

اجازه دهید از تولید شروع کنیم. در حال حاضر در زمینه تولید چه دست‌اندا‌هایی وجود دارد و محصولات تولیدی شما در چه مرحله‌ای است؟

در ارتباط با تولید، پرشیا خودرو به دلیل استراتژی بازاریابی مبتنی بر تمایز (Differentiation)، اقدام به تولید هر محصولی با هر کیفیتی نمی‌کند. خودرویی که سال گذشته برای تولید انتخاب شد، یک مدل نیسان با شاسی مستقل (Body-on-frame) بود که هم برای مصارف خانوادگی و هم برای آفرود طراحی شده است؛ محصولی بی‌نظیر در این مقیاس یک برگ‌برنده برای پرشیا خودرو در بازار خودروهای تولیدی کشور محسوب می‌شود. در حوزه تولید امسال موفق شدیم عمق ساخت داخل را بر اساس استانداردهای وزارت صمت به بیش از ۲۱ درصد برسانیم که یکی از مهم‌ترین دستاوردهای ما بوده است. این امر با تلاش زیاد همکاران من در معاونت فنی-مهندسی و تیم ساخت داخل محقق شد. تأمین‌کنندگان داخلی شناسایی شدند، نقشه‌ها از تأمین‌کننده خارجی دریافت و تخفیف‌های لازم بر روی پروفرما اعمال شد. قریب به ۸۰ میلیارد تومان پیش‌پرداخت به ۱۲ مجموعه از شرکت‌های قطعه‌ساز داخلی اختصاص دادیم. فرایند رنگ‌آمیزی با کیفیت در شرکت بن‌رو (که متعلق به دور-شنگ آلمان است) انجام خواهد شد و هزینه‌های مربوط به استانداردسازی و آموزش ربات‌ها، پرداخت شده است. ۱۲ مجموعه قطعه‌ساز داخلی، از جمله در زمینه رینگ و صندلی، تا مردادماه این سطح از داخلی‌سازی را محقق کردند و برنامه ما رساندن این عدد به ۳۰ درصد تا پایان سال ۱۴۰۴ است تا به خواسته وزارت صمت مبنی بر کاهش ارزشی و فعال‌سازی تأمین‌کنندگان داخلی، جامه عمل بپوشانیم. اما در مورد معضلات تولید، اولین و اصلی‌ترین معضل به تخصیص ارز مربوط است. اگرچه دولت به درستی بخش تولید را در اولویت قرار داده، اما فرایند تخصیص ارز، تغییرات مداوم در منشأ تأمین و تاخیرهای چندماهه در تخصیص ارز، بیوستگی تولید را از بین می‌برد. شما یک ماه قطعه دارید و ۲۰ روز ندارید. این امر منجر به تاخیر در تحویل، دلسردی کارگران و مشکل در انجام آزمون‌های دوره‌ای استاندارد و محیط‌زیست می‌شود.

مشکل دیگر، قیمت‌گذاری دستوری است. مادر کشوری زندگی

ریویان R1T این است که این پیکاپ برقی آمریکایی در اوایل سال جاری میلادی مورد تست و بررسی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده یا IIHS قرار گرفت. این خودرو دومین پیکاپ پس از تویوتا توندرا است که در فهرست ایمن ترین پیکاپ قرار گرفته است. اما جالب است بدانید که در لیست ایمنی در جایگاه TOPSAFETY PICK قرار گرفته و در سطح پایین تر از تویوتا توندرا در لیست ایمن ترین های IIHS جا گرفته است.

کمپانی ریویان اوایل سال ۲۰۲۱ میلادی نخستین پیکاپ خود را با نام R1T معرفی کرد. این پیکاپ که تمام برقی است، از نظر طراحی مشابه سایر پیکاپ های تنومند عضلانی آمریکایی بوده که با چراغ های پیوسته در جلو و عقب نمای مدرن به خود گرفته است. برای اساس این مدل در قوی ترین نسخه خود دارای چهار موتور برقی است که هر کدام روی یک چرخ تعبیه شده اند. در این نسخه از ریویان R1T حداکثر قدرت به ۸۳۵ اسب بخار و حداکثر گشتاور به ۱۲۳۱ نیوتون متر می رسد. نکته بسیار مهم درباره



پیکاپ ریویان با سطح ایمنی مناسب



عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری در گفت و گوبا «دنیای خودرو»:

خودروهای سنگین بابرندهای اروپایی دچار چالش تامین قطعه هستند

قطعات تقلبی از چین، پاکستان و هند وارد می شوند و وابسته بندی جعلی به عنوان قطعه اصلی فروخته می شوند



تقریباً همه برندهای اروپایی مانند مرسدس بنز، ولوو، رنو و داف دچار مشکل هستند، چرا که قطعاتشان فقط از شرکت مادر تامین می شود و این شرکت ها به دلیل تحریم هیچ همکاری ای با ایران ندارند

به عنوان قطعه اصلی فروخته می شوند. فقدان نمایندگی رسمی باعث شده نظارتی وجود نداشته باشد و فروشندگان هر قیمتی بخواهند تعیین کنند. حتی در مورد قطعات مصرفی ساده مثل فیلتر روغن یا هوانیزر مشکل جدی داریم. کامیون های پورو ۶ اروپایی اصلاً با فیلترهای داخلی سازگار نیستند و سیستم موتور خطا می دهد، زیرا کیفیت لازم وجود ندارد، این مسائل می تواند اقتصاد رانندگان و مالکان خودروهای سنگین را تحت الشعاع قرار دهد.

برخی می گویند بازار قطعات استوک در ایران رونق گرفته است. آیا این موضوع را برای خودروهای سنگین تایید می کنید؟

بله، قطعات کامیون های اروپایی استوک در کشورهایی مانند امارات، عمان و غیره، به شیوه اسقاط خودروی سنگین تامین و به مقصد ایران قاچاق می شوند. هر چند این قطعات هم کارخانه ای به شمار نمی روند، اما کیفیت شان بسیار بالاتر از قطعات فیک چینی است. به همین دلیل رانندگان و مالکان ترجیح می دهند از قطعات استوک اصلی استفاده کنند.

با این شرایط، توصیه شما به رانندگان و مالکان خودروهای سنگین چیست؟ چه راهکارهایی می توان در کوتاه مدت و بلندمدت اجرا کرد؟

با شرایط فعلی توصیه من استفاده از قطعات استوک اصلی است، چون کیفیت بالاتری نسبت به قطعات تقلبی دارند. همچنین انجمن های صنفی کامیون داران باید فعال تر شوند. این انجمن ها می توانند با کشورهای همسایه ارتباط بگیرند و حتی تحریم ها را دور بزنند تا قطعات اصلی هر چند محدود وارد شود.

چون این انجمن ها مردمی هستند، تحریم وردیابی آن ها سخت تر است. این تنها راهکاری است که فعلاً می تواند بخشی از مشکلات رانندگان را کاهش دهد.

آینده وضعیت فعلی بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین را چگونه ارزیابی می کنید؟
بازار خدمات پس از فروش و تامین قطعات در بخش خودروهای سنگین ایران تصویری مبهم و نگران کننده دارد. رانندگان و کامیون داران، که شریان های حیاتی اقتصاد کشور را در جاده ها به دوش می کشند، در نبود خدمات رسمی و هجوم قطعات تقلبی، هر روز با هزینه های بیشتری روبه رو می شوند. اگر چه حذف برخی قوانین صوری مانند الزام بر گر خدمات واردات گامی مثبت است، اما بدون بازگشت ارتباط رسمی با خودروسازان مادر و اصلاح سیاست های ارزی، همچنان آینده ای روشن برای این صنعت متصور نیست.

خدمتی به مالکان این خودروها ارائه نمی شود، خوشبختانه اخیراً وزارت صمت و گمرک الزام ارائه این برگ خدمات را برای واردکنندگان حذف کرده اند، اما همچنان مشکل ریشه ای پابرجاست.

تامین قطعات برای کسندوها و کامیون های وارداتی چگونه انجام می شود؟ آیا مسیر رسمی وجود دارد یا همچنان وابسته به واسطه ها و دلالان هستید؟

قطعات عمدتاً از مسیرهای غیررسمی وارد می شوند. واردکنندگان مجبورند با واسطه ها و دلالان اروپایی کار کنند. قطعات ابتدا به کشوری ثالث مثل امارات ارسال می شود، سپس با تغییر اسناد وارد ایران می شود. این فرایند هم هزینه ها را افزایش می دهد و هم ریسک ورود قطعات تقلبی را بالا می برد. در نتیجه، راننده ایرانی باید قطعه ای گران تر از قیمت واقعی بخرد، آن هم بدون تضمین اصالت کالا، عدم اصالت کالا می تواند در نگهداری خودروهای سنگین چالش های عده ای ایجاد کند.

یکی از گلایه های اصلی واردکنندگان و رانندگان موضوع تخصیص ارز برای واردات قطعات است، این مساله را چگونه ارزیابی می کنید؟

مشکل تخصیص ارز جدی است؛ شرکت های رسمی ماه ها در صف می مانند و همین تأخیرها باعث می شود قاچاقچیان سریع تر وارد عمل شوند. واقعیت این است که در بسیاری موارد، قطعات قاچاق خیلی زودتر و راحت تر به دست رانندگان می رسد. این مساله نه تنها قاچاق را گسترش داده، بلکه قیمت تمام شده قطعات را هم به شدت بالا برده است. شاید زمان آن رسیده که سیاست گزاران صنعتی برای بهبود این شرایط اقدامی عملی و جدی انجام دهند.

کدام برندهای وارداتی با بیشترین مشکل تامین قطعات مواجه هستند؟ آیا این بحران همه برندها را شامل می شود؟

تقریباً همه برندهای اروپایی مانند مرسدس بنز، ولوو، رنو و داف دچار مشکل هستند، چرا که قطعاتشان فقط از شرکت مادر تامین می شود و این شرکت ها به دلیل تحریم هیچ همکاری ای با ایران ندارند. حتی کامیون های چینی صفر کیلومتر هم وضعیت بهتری ندارند. شرکت های مونتاژ کننده داخلی در تامین به موقع قطعات ضعیف عمل می کنند و مشتریان بعضاً ماه ها منتظر می مانند.

بازار لوازم یدکی خودروهای سنگین در ایران چه وضعیتی دارد؟ چرا برخی رانندگان از هجوم قطعات تقلبی گلابه دارند؟

بازار به شدت آشفته است. قطعات تقلبی از چین، پاکستان و هند وارد می شوند و وابسته بندی جعلی

بازار خودروهای سنگین در کشور سال هاست که در

سایه مشکلات ساختاری و فشار تحریم ها با نارسایی های عمیق دست و پنجه نرم می کند. کامیون داران، که ستون فقرات حمل و نقل کشور

به شمار می روند، نه تنها با گرانی افسار گسیخته قطعات و هزینه های نگهداری روبه رو هستند، بلکه در عمل دسترسی به خدمات واقعی پس از فروش را نیز از دست داده اند. در شرایطی که در جهان، خدمات پس از فروش و شبکه پشتیبانی قطعات تضمین کننده بقای ناوگان سنگین و امنیت جاده هاست، در ایران رانندگان مجبورند بین قطعات قاچاق، تقلبی یا استوک دست دوم یکی را انتخاب کنند. نبود نمایندگی های رسمی، حذف ارتباط مستقیم با خودروسازان مادر اروپایی و حتی ضعف در تامین قطعات خودروهای صفر کیلومتر چینی، وضعیت را به بحرانی پیچیده تبدیل کرده است. از سویی نوسان نرخ ارز، تامین برخی از اقلام مصرفی به ویژه تایر را برای مالکان این خودروها سخت تر از گذشته کرده است. با توجه به اهمیت خودروهای سنگین تجاری در ناوگان حمل و نقل باری متولیان باید بیش از هر موضوعی به این عرصه توجه کنند، برای بررسی این وضعیت، با داوود خداداد، عضو هیات مدیره انجمن واردکنندگان خودروهای تجاری به گفت و گو پرداختیم:

به عنوان پرسش نخست، وضعیت فعلی کلی خدمات پس از فروش کامیون های سنگین در کشور چگونه است؟ امروز رانندگان و مالکان خودروهای سنگین وارداتی و تولید

داخل چه وضعیتی را تجربه می کنند؟

در حال حاضر خدمات پس از فروش بیشتر یک عنوان روی کاغذ است و واقعیت عملی؛ شرکت های بزرگ داخلی مانند ایران خودرو و دیزل، سایپا دیزل و ماموت دیزل به دلیل تحریم ها هیچ ارتباط سیستمی با شرکت های مادر اروپایی ندارند. این یعنی نمایندگی رسمی حذف شده و هیچ یک از خدمات اصلی از سوی سازنده به مشتری ایرانی نمی رسد. تنها یک برگه برای وزارت صمت صادر می شود مبنی بر این که خدمات وجود دارد، اما راننده و مالک کامیون عملاً هیچ سرویس واقعی دریافت نمی کنند. در این میان، نکته عجیب آن است که هنگام واردات خودروهای سنگین به کشور، حدود سه درصد ارزش خودرو به عنوان هزینه خدمات پس از فروش دریافت می شود، در حالی که



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir



دوباره تحریم‌ها، این بار کدام‌یک از شرکت‌ها و برندهای چینی، شرکای ایرانی خود را رها کرده و از بازار ما خارج خواهند شد؟ گذشت زمان پاسخ این سوال را خواهد داد.

در دور قبل تحریم‌های صنعت خودرو، برخی از شرکای چینی خودروسازان همانند چانگان، برلیانس و هاوال بازار ایران را ترک کردند. حال سوال این است که با فعال شدن مکانیسم ماشه و بازگشت



واکنش شرکای چینی خودروسازان در صورت بازگشت تحریم‌ها چیست؟

تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت کدام خودروها رشد داشته است؟

تویوتا کمتری که دارای بازار بهتری هستند، با افزایش قیمت نسبتاً محسوسی مواجه شده‌اند.

نمی‌شود. بر این اساس در بخش وارداتی‌ها، مدل‌هایی همچون میتسوبیشی اوتلندر، کیا اسپورتیج، آئودی کیو ۵، تویوتا راو۴ و

با وجود تغییرات بهای ارز در روزهای اخیر، تنها قیمت برخی خودروها افزایش یافته و این مساله شامل تمام بخش‌های بازار

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۵۸	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیون و ۱۳۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیون و ۱۰۰	۰	
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۵۲۵	۳ میلیون و ۲۸۰	۴۰	▲
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۰	یک‌میلیارد و ۲۴۰	۲۰	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱۷	یک‌میلیارد و ۴۳۵	۲۵	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۶۴	۲ میلیون و ۹۵۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیون و ۳۷۷	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیون و ۵۰۶	۵ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۰	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۹۰	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۱۰	▲
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۳۵۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۴۵۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۷۵	یک‌میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۹۹۸	۲ میلیون و ۹۰	۳۵	▲
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۳۳۰	۳۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۷۹۸	۲ میلیون و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۰۰	یک‌میلیارد و ۷۲۰	۲۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۵۹۲	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۲ میلیون و ۹۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۶۰۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GGT این (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	
تویوتا bz4x ۱۵ پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۴۲۰	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▲
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۳ میلیون و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۵۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۵۰	۵۰	▲
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۵)	۲ میلیون و ۶۹۷	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۳۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۶۵۷	۳ میلیون و ۳۵۰	۵۰	▲
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۸۵۶	۴ میلیون و ۱۵۰	۵۰	▲
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۰۰	۰	
ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۶۰۰	۰	
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۶۳۸	۴ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۲۵	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۶۸	۱	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۵	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۳	۱	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۷	۲	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۲۵	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۴	۲	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۸	۳	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۲۵	۵	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۶۴	۲	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۹۸	۶	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۷۴	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۷۵	۰	
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۵۹۲	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۷۲	۱۰	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۶۵	۵	▲
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۵	۵	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۰۷	۶	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک‌میلیارد و ۴۸	۱۷	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک‌میلیارد و ۳۷	۷	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک‌میلیارد و ۳۸۵	۳۰	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۷۰	۳	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۵	۵	▲
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۷	۲	▲
کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۴	۹۵۰	۶۵	▼
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۹۲	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۱۰	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۰	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۰	۳	▲
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک‌میلیارد و ۴۰	۵	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۴۵	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۵۷	۲	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۱۷	۴	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۲۰	۱۰	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۷۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک‌میلیارد	۸	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک‌میلیارد و ۱۲۰	۷	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک‌میلیارد و ۲۲۰	۱۰	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۹۹	۷	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک‌میلیارد و ۵۷	۳	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک‌میلیارد و ۸۳	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۵۱	یک‌میلیارد و ۲۶۸	۸	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک‌میلیارد و ۳۳	۳	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۰۴	یک‌میلیارد و ۲۷۷	۴	▲
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۱۲	۵	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۴۲	یک‌میلیارد و ۷۳۵	۵	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۵۸۳	۶۶۹	۰	▲

در آدرس کهریزک دپو شده است.» وی با بیان این که ماموران پلیس امنیت اقتصادی پس از انجام هماهنگی با مقام قضائی در محل حاضر شدند، گفت: «در بدو ورود ماموران مخازن و میکسر تغلیظ رویت و مشخص شد که مخازن حاوی مقادیری فرآورده سوپسیدار بوده و کارگاه مذکور نیز فاقد مجوز کسب و کار در این زمینه است.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با بیان این که در این مخازن ۱۰۲ هزار لیتر گازوئیل قاچاق قرار داشت، گفت: «این سوخت‌ها به انبار نفت شهر ری منتقل شد.» افشاری افزود: «همچنین در جریان تحقیقات صورت‌گرفته مالک کارگاه شناسایی و طی بررسی‌های استنادآورانه‌شده مغایرت کالاها احراز و پرونده قضائی مربوطه تشکیل و به‌همراه متهم به مرجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ ارزش ریالی سوخت کشف‌شده را بیش از ۲.۵ میلیارد ریال اعلام کرد و گفت: «با این شیوه و شگرد قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت قاچاق را تغلیظ و تبدیل به روغن موتور و... می‌کنند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۱۰۲ هزار لیتر سوخت قاچاق از کارگاهی در جنوب تهران خبر داد. به گزارش «مهر» سرهنگ مهدی افشاری در تشریح این خبر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات فنی و پلیسی موفق به کشف کارگاه تغلیظ سوخت قاچاق در محدوده کهریزک شدند. رسیدگی به این پرونده در پی انجام اقدامات اطلاعاتی در دستور کار قرار گرفت و در جریان آن مشخص شد مقادیری فرآورده نفتی در یک باب کارگاه غیرمجاز تغلیظ سوخت



کشف بیش از ۱۰۰ هزار لیتر سوخت در جنوب تهران



برند روانکاری که در سیستم‌های هیدرولیک پیشرو است

جایگاه «شل» در تولید روغن‌های خاص

در دنیای امروز که صنایع مختلف با پیچیدگی‌های فزاینده و الزامات فرآیندی پیشرفته روبه‌رو هستند، نقش سیستم‌های هیدرولیک به‌عنوان بخشی کلیدی در خودروسازی، صنایع معدنی، تجهیزات سنگین، صنایع دریایی، خطوط تولید اتوماتیک، ماشین‌آلات راهسازی و بسیاری حوزه‌های دیگر بیش از پیش پررنگ شده است. قلب تپنده این سیستم‌ها را سیال هیدرولیکی به حرکت درمی‌آورد؛ سیالی که نه تنها وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد، بلکه عملکرد پیوسته، روان‌سازی و محافظت از اجزای ظریف و گران‌قیمت را تضمین می‌کند. در این میان، روغن هیدرولیک شل با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، فرمولاسیون دقیق و رعایت استانداردهای بین‌المللی، جایگاهی ممتاز در میان برندهای مطرح و محصولات مشابه یافته است و توانسته نیازها و دغدغه‌های صنایع پیشرو را در سطوح مختلف برطرف نماید. در شرایطی که ماشین‌آلات و تجهیزات مستهلک با عملکرد نامطلوب تجهیزات هیدرولیکی می‌تواند هزینه‌های کلانی را بر دوش صنایع بگذارد و سبب توقف خط تولید، سایش زودرس و حتی حوادث جدی شود، انتخاب و مصرف روغن هیدرولیک مناسب ارزش ویژه‌ای پیدا می‌کند. برند شل با سابقه‌ای طولانی در عرصه تولید روانکارها و روغن‌های صنعتی، موفق شده است از طریق خطوط تخصصی و متنوع محصولات خود بخشی از این نیازها را به شکل حرفه‌ای پاسخ دهد. روغن هیدرولیک شل Tellus در مدل‌ها، ویسکوزیته‌ها و فرمولاسیون‌های متنوع، با تاکید بر دوام، حفظ پاکیزگی سیستم، مقاومت در برابر اکسیداسیون و سازگاری با شرایط کاری دشوار، به صنعتگران و مدیران فنی این امکان را داده است تا به بهره‌وری بیشتر، عمر بالاتر تجهیزات و کاهش زمان‌های تعمیرات و نگهداری برسند.

شناخت فنی روغن هیدرولیک شل: ترکیبات، ساختار و فناوری تولید روغن هیدرولیک شل از جمله محصولات پیشرفته‌ای است که بر پایه

می‌دهند که کارکرد سیستم حتی در مجاورت بارطوبت محیطی و آب‌های سطحی همچنان پایدار و بی‌نقص باقی بماند. خاصیت ضدکف و رهش حباب هوا از روغن نیز از مولفه‌های کلیدی و تمایزدهنده است؛ عملکرد روغن در این زمینه باعث می‌شود که راندها انتقال نیرو و روانکاری مختل نشود و پدیده حبس شدن هوا یا ایجاد کف که می‌تواند باعث کاهش کارایی و حتی آسیب به تجهیزات شود، به حداقل برسد. یکی از دلایل طول عمر بالای تجهیزات مجهز به روغن شل و کاهش دفعات سرویس، همین خاصیت ویژه است. از نقطه اقتصادی، عمر طولانی روغن و فواصل تعویض بالا نکته کلیدی در بهینه‌سازی هزینه‌های عملیاتی و نگهداری است. شل با توسعه روغن‌هایی که تا چهار برابر عمر استاندارد کارایی دارند (مخصوصاً در سری تلوس S4)، موفق شده هزینه‌های توقف سیستم، تعویض فنی و دفع ضایعات را به شکل قابل توجهی کاهش دهد. این امر نه تنها منجر به افزایش بهره‌وری می‌شود بلکه نقش موثری در صیانت از محیط زیست دارد، زیرا کاهش مصرف و تخلیه روغن مستعمل از تولید پسماند صنعتی جلوگیری می‌کند.

کاربردهای گسترده روغن هیدرولیک شل در صنایع مختلف دسته‌بندی‌های متنوع محصولات شل سبب شده است که دامنه کاربرد روغن هیدرولیک شل به گونه‌ای شکل گیرد که تقریباً هیچ حوزه صنعتی از این محصول بی‌نیاز نباشد. صنایع خودروسازی به‌واسطه طراحی مدرن سیستم‌های فرمان هیدرولیک، ترمز هیدرولیک، جک‌های بالابر برده، بالابر خودرو و ماشین‌آلات کششی، به‌شدت وابسته به روغن هیدرولیک با کیفیت بالا هستند و شل در این زمینه با ارائه روغن‌های مخصوص خودروهای سبک و سنگین، نقش موثری ایفا می‌کند. در حوزه راهسازی، ساختمان و معادن، تجهیزات سنگین مانند بیل مکانیکی، لودر، بولدوزر و جرثقیل‌های صنعتی برای انتقال قدرت و کنترل دقیق حرکات به روغن هیدرولیک با شاخص گرانیوی مناسب و افزودنی‌های ضدسایش نیاز دارند. شل با تنوع گرید و سری، پاسخ‌گوی انواع فشار و دمای کاری این ماشین‌آلات است و حتی برای شرایط بسیار سخت -تظیر حفاری‌های عمیق یا فشارهای متداول در صنعت پتروشیمی- راهکارهای تخصصی و مدل‌های مقاوم به آتش عرضه کرده است. ویژه بودن دامنه مصرف، در صنایع فولاد و ذوب‌آهن، سیستم‌های نیروگاهی، خطوط تولید اتوماتیک، جک‌ها و پاورپک‌های صنعتی، پرس‌های تزریق پلاستیک، توربین و ژنراتور، و صنایع نفت و گاز نیز به‌خوبی مشاهده می‌شود.

۶۸ و بالاتر، متناسب با شرایط دمایی و فشار کاری مختلف تولید و عرضه می‌شوند. گرید ISO VG 32 برای دماهای پایین، ۴۶ برای شرایط متوسط و ۶۸ برای محیط‌های گرم یا فشار بالا توصیه می‌شود. برای شرایط ویژه مثل دمای بسیار پایین یا سیستم‌های پر فشار، از گریدهای خاص یا محصولات ویژه Shell Tellus S4VX و S2VA استفاده می‌گردد که خصوصیات منحصر به‌فرد مطابقت با نیازهای صنعتی را دارا هستند. ویژگی‌های کیفی و تخصصی روغن هیدرولیک شل را می‌توان از چند منظر مهم مورد بررسی قرار داد که هر یک نقش مستقیمی در عملکرد، امنیت و دوام تجهیزات دارند. پایداری حرارتی و شیمیایی این روغن‌ها غالباً در رتبه اول اهمیت قرار دارند؛ چرا که تغییر دمای شدید و افزایش مکرر فشار کاری بدون افت گرانروی یا تجزیه شیمیایی، مزیت بزرگی برای سیستم‌های هیدرولیک محسوب می‌شود. روغن شل با ترکیب دقیق افزودنی‌های ضد اکسیداسیون، خاصیت مقابله با فرایندهای تخریب مبتنی بر حرارت را داراست و لذا از تشکیل لجن، رسوب و آلودگی داخلی سیستم جلوگیری می‌کند. قطعه دیگری از ویژگی‌های مهم این روغن‌ها خاصیت ضد سایش (anti-wear) و ضد خوردگی است. این مزیت عمدتاً به‌واسطه فرمولاسیون مبتنی بر افزودنی‌های زینک فری یا روی-فری حاصل شده است تا قطعاً تعالی که در تماس با اجزای ظریفی چون پمپ‌های هیدرولیک یا عملگرهای دارای آلیاژ نقره یا مس قرار دارند، کمترین آسیب را ببینند. همچنین جدول ترکیبات خطوط تولید شل نشان می‌دهد برای تجهیزاتی که نیاز به تمیزی سطح بالا دارند یا در مجاورت با محیط‌های مرطوب فعال هستند، ضریب اطمینان بیشتری وجود دارد. دیگر ویژگی برجسته، توانایی عالی روغن شل در جداسازی آب و جلوگیری از ایجاد امولسیون است. این قابلیت اهمیت ویژه‌ای دارد زیرا وجود آب در سیستم هیدرولیکی می‌تواند عامل جدی خوردگی، زنگ‌زدگی یا خرابی باشد. روغن‌های شل با عملکرد بسیار خوب در زمینه جداسازی آب، اطمینان

روغن‌های معدنی تصفیه‌شده یا روغن‌های سنتتیک ساخته می‌شود. انتخاب نوع پایه و افزودنی‌های پیچیده به گونه‌ای تنظیم شده که بسته به شرایط کاری سیستم هیدرولیک، محصول نهایی بتواند هرگونه چالش محیطی یا عملیاتی را به راحتی پاسخ‌گو باشد. ویژگی‌های بارز این روغن شامل پایداری شیمیایی و حرارتی بالا، مقاومت چشمگیر در برابر اکسیداسیون، خاصیت ضد سایش و خوردگی، قابلیت جداپذیری آب، خواص ضد کف و پاک‌کنندگی سیستم است که در مجموع باعث افزایش عمر مفید قطعات و عملکرد مطلوب سیستم‌های هیدرولیکی در طولانی‌مدت می‌گردد. در لایه‌های مختلف فرمولاسیون محصولات شل، انتخاب میان روغن معدنی یا سنتتیک بر اساس نوع ماشین‌آلات و الزامات فنی آن‌ها صورت می‌گیرد. روغن‌های معدنی که از پالایش نفت خام به‌دست می‌آیند و با افزودنی‌های ضد سایش، ضد اکسیداسیون و پایداری‌کننده ویسکوزیته تقویت می‌شوند، همچنان در بسیاری از کاربردها از نظر اقتصادی و فنی انتخابی مطلوب به‌شمار می‌روند. اما برای شرایط عملیاتی سخت‌تر یا ماشین‌آلات جدیدتر، استفاده از روغن هیدرولیک سنتتیک یا نیمه سنتتیک - که از ترکیبات شیمیایی پیشرفته تولید می‌شود - توصیه می‌گردد. روغن‌های سنتتیک از نظر مقاومت در برابر اکسیداسیون، دوام در دمای بالا و پایداری رنگ و بوی روغن، کیفیت بالاتری دارند و لذا برای مصارف صنعتی حساس و شرایط کاری متغیر بسیار مناسب‌اند. علاوه بر این، شل طی سالیان گذشته با بهره‌گیری از دانش فنی بهبود یافته، مدل‌هایی با تکنولوژی‌های فاقد خاکستر (ashless) و بدون عنصر زینک (Zinc Free) عرضه کرده است. این پیشرفت عمدتاً با هدف افزایش طول عمر روغن، حفاظت بیشتر تجهیزات و جلوگیری از واکنش با آلیاژهای خاص فلزات صورت گرفته است، که به‌ویژه در صنایع پیشرفته که از قطعات با ریز آلیاژها استفاده می‌شود، حیاتی است. از منظر گریدهای فنی، روغن‌های هیدرولیک شل در کلاس‌های ISO VG 32، ۴۶،





« SQ8 ای - ترون شناخته می‌شود که حداکثر قدرتی برابر با ۴۹۶ اسب‌بخار و گشتاوری برابر با ۹۷۳ نیوتون‌متر فراهم می‌آورد. این خودرو با یک بار شارژ کامل می‌تواند حداکثر مسافتی برابر با ۵۱۳ کیلومتر را پیماید. آلودی SQ8 اسپرت‌بک ای - ترون با باتری‌های ۱۱۴ کیلووات - ساعتی لیتیوم - یونی همراه است که رانده‌مان و پیمایش بالایی دارد. همچنین این کراس کوپه تمام‌برقی مجهز به فناوری خودروان سطح ۵، ۲ بهینه‌سازی است که عملکردی بهتر از محصولات تسلا موتورز دارد.

« کمپانی آلودی برای رقابت با پام و X6، کراس کوپه جدیدش را با نام Q8 به تولید رساند. این خودرو حدود ۶ سال است که به‌بازار جهانی آمده و از سال ۲۰۲۲ میلادی به بعد، نسخه تمام‌برقی آن با نام Q8 اسپرت‌بک ای - ترون کواترو به تولید رسید. این خودرو از نظر طراحی با استایل بدنه‌ای اسپرت و عضلانی همراه است. همچنین ستون C کشیده و سقف خمیده، حالت فست‌بک ایجاد کرده که جذابیت این خودرو را دوچندان می‌کند. قوی‌ترین نسخه تمام‌برقی آلودی Q8 اسپرت‌بک ای - ترون با نام



نسخه تمام‌برقی از آلودی «SQ8»

تلگرام Telegram

لندکروز؛ همچنان محبوب و پرفروش!

مجله آنالیز صنعت خودرو اخیراً مطلبی را منتشر کرده که براساس آن، تویوتا لندکروز سری ۳۰۰ جزو ۱۰ خودرو پرفروش سال ۲۰۲۳ دسته‌بندی شده است. جالب است بدانید که فروش این اس‌یووی آفرودی محبوب ژاپنی در ۱۰ کشور سبب شده است به چنین جایگاهی دست یابد. تویوتا لندکروز سری ۳۰۰ در سال ۲۰۲۳ در زادگاهش، یعنی ژاپن ۱۰ هزار و ۱۰۱ دسنگاه، در کشور عربستان سعودی ۱۳ هزار و ۸۲۸ دسنگاه، در کشور استرالیا ۱۳ هزار و ۴۳۱ دسنگاه، در کشور کویت ۱۱ هزار و ۴۳۵ دسنگاه، در امارات متحده ۱۰ هزار و ۳۵۶ دسنگاه، در قطر ۶ هزار و ۹۲۲ دسنگاه، در چین ۶ هزار و ۴۶۲ دسنگاه، در عراق ۶ هزار و ۱۵۲ دسنگاه، در عمان ۵ هزار و ۴۹۸ دسنگاه و در قزاقستان ۲ هزار و ۸۸۲ دسنگاه فروش داشته است. حال سوال این است که دلیل اصلی فروش بالای این محصول تویوتا چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم

شاید در بازار جهانی گزینه‌های قدرتمندتر و فول آپشن‌تر از لندکروز در کلاس اس‌یووی آفرودی‌ها وجود داشته باشد، اما نباید فراموش کرد که خدمات و حفظ از فروش، احترام به مشتری و حفظ کیفیت و دوام به‌لایه طول زمان سبب شده است محصولات تویوتا (به خصوص لندکروز) در بیشتر کشورهای جهان، بسیار محبوب و دوست‌داشتنی باشند.

اشرفی

آن چه بیشتر کارشناسان به خودروسازان داخلی توصیه می‌کنند و برخی خودروسازان نیز به این توصیه‌ها بی‌توجه هستند، وفاداری به یک محصول به سبک تویوتا است. در حقیقت کمپانی تویوتا با بیش از ۵۶ دهه سرمایه‌گذاری روی لندکروز سبب شده این خودرو اس‌یووی آفرودی به یک گزینه بسیار محبوب در بازارهای جهانی و البته خاورمیانه و کشورمان تبدیل شود. همین مساله سبب برتری لندکروز نسبت به سایر رقابیش در بازار جهانی است.

رستمی

Message

صدای مشتری

۸۸۲۰۶۷۶۱

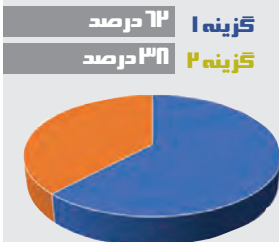
تاخیر در تحویل خودرو

« حدود ۶ ماه قبل برای خرید یک کراس‌اوور چینی به یک شرکت معتبر خرید خودرو مراجعه کردم. پس از تکمیل وجه، کارشناس فروش این شرکت اعلام کرد خودرویم را پس از ۶۰ روز تحویل می‌گیرم. چند روز قبل به این شرکت مراجعه کردم و کارشناس فروش گفت خودرویم در اواخر اسفندماه سال جاری آماده تحویل می‌شود. وی دلیل این مساله را تحویل خودرو به سایر مشتریانی دانست که زودتر ثبت‌نام کرده‌اند.

۰۹۳۵***۳۵۱۵

نظرسنجی Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۰۰



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام گزینه در کنترل بازار خودروهای وارداتی تأثیر بیشتری دارد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۲ درصد به گزینه یک یعنی تسهیل در واردات خودروهای جدید و ۳۸ درصد به گزینه دوم یعنی ورود و نظارت مستقیم وزارت صمت بر بازار وارداتی‌ها رأی داده بودند.



نظرسنجی شماره ۲۴۰۱
به نظر شما واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور می‌تواند در کوتاه‌مدت به کنترل بازار خودروهای وارداتی کمک کند؟

۱- بله

۲- خیر

پیامک SMS

لزم بررسی اتصالات رادیاتور

خودرو پرایدمدل ۱۳۹۹ داریم که تاکنون ۳۷ هزار کیلومتر کار کرده است. حدود یک ماه است دمای آمپر آب آن از ۳ خط به یک‌باره به ۵ خط یاحتی به ۶ خط می‌رسد و اخطار دمای آب به‌صورت زرد رنگ در پشت آمپر روشن می‌شود. چند روز قبل برای رفع این مشکل لوله‌های رادیاتور آب را به‌همراه خنک‌کننده داخل آن تعویض کردم. همچنین هر روز پیش از روشن کردن خودرو، آب داخل رادیاتور و منبع انبساط را چک می‌کنم که آب کم نکند. از طرفی مدتی است سر و صدایی از محور عقب خودرو شنیده می‌شود؛ علت چیست؟
۰۹۲۱*۰۹۲۱

« یکی از دلایلی که در افزایش دمای آب خودرو موثر است، نامیزان کار کردن سیستم جرقه‌زنی یا معیوب بودن متعلقات این سیستم است.

به‌بیان ساده‌تر اگر شمع‌های موتور معیوب باشند، چنین مشکلی به‌وجود می‌آید که در این حالت باید شمع‌های موتور را تعویض کنید تا اشکال ایجادشده رفع شود. همچنین شایع‌ترین مشکلی که در این زمینه در خودروهای مجهز به سیستم سوخت‌رسانی انژکتوری به‌وجود می‌آید، خرابی سنسور دمای آب است. اگر سنسور دمای آب معیوب شده یا به‌درستی کار نکند، در این حالت دمای آب بالاتر از استاندارد می‌رود. در ادامه لازم است دستگاه عیب‌یاب را به ECU متصل کرده تا پس از پاک کردن خطای مربوطه، سنسور دمای آب نیز تعویض شود. در ادامه اگر با تعویض سنسور دمای آب مشکل برطرف نشد، باید مهم‌ترین قطعه در سیستم خنک‌کاری موتور یعنی ترموستات بررسی شود. این قطعه مکانیکی دارای سوپاپ و فنری است که اگر این قطعات معیوب شوند، وظیفه خود را به‌درستی انجام نداده و این مشکل، سبب افزایش دمای موتور می‌شود. در این حالت باید ترموستات را تعویض کنید تا دمای موتور بالاتر از حد استاندارد نرود.

همچنین شنیده شدن صدا و احساس کوبش در بخش عقب خودرو، شما تنها به دلیل خرابی متعلقات سیستم تعلیق است. به‌عبارت دیگر اگر قطعاتی همچون کمک‌فنرها یا حتی اتصالات سیستم تعلیق در محور عقب معیوب شده باشند، دیگر قادر به جذب ضربات ناشی از حرکت روی دست‌اندازها نیستند و این عامل منجر به تولید صدا و ایجاد کوبش می‌شود. در این حالت باید کمک‌فنرهای محور عقب را تعویض کنید.

این نکته را هم فراموش نکنید که اگر بلبرینگ‌های خودرو شما معیوب باشند، چنین اشکالی ایجاد می‌شود؛ بنابراین باید بلبرینگ‌ها را تعویض کنید تا اشکال ذکر شده برطرف شود. از طرفی اگر سرپلوس‌های خودرو شما معیوب باشد، احتمال ایجاد سر و صدا وجود دارد.

برای رفع این مشکل باید به نمایندگی خودروی‌تان یا تعمیرگاه مراجعه کنید تا خودرو توسط کارشناس فنی یا مکانیک بررسی شده و قطعات معیوب تعویض شوند. این نکته را فراموش نکنید که در خودروهای مجهز به آمپر دیجیتالی، این احتمال وجود دارد که خطای نمایش داده شده به دلیل خرابی نمایشگر باشد. به‌عبارت دیگر نیاز است که پشت آمپر خودرو نیز بررسی و در صورت نیاز تعویض شود.

همچنین لازم است که تمام اتصالات و قطعات مربوط به سیستم خنک‌کاری نیز بررسی شود. به‌عبارت دیگر پس از بررسی پشت آمپر، باید اتصالات سیستم خنک‌کننده به‌همراه تمام قطعات آن (از جمله ترموستات، سنسور دمای آب و فن موتور) نیز چک شود. در این حالت احتمال دارد که یکی از قطعات معیوب شده و نیاز به تعویض داشته باشد.

اموی‌ام «ایکس ۵»؛ همراهی برای ماجراجویی‌های بدون مرز

دوچندان می‌کند.

□ ایکس ۵، همراه شما در مسیر ماجراجویی

اموی‌ام X5 به‌خوبی می‌داند که سفر فقط مقصد نیست؛ مسیر نیز باید لذت‌بخش باشد.

چه نگاهتان به چراغ‌های شهر دوخته شود، چه به مناظر جاده‌ای، این خودرو به‌شکلی بی‌سروصدا اما قوی، خود را در زندگی روزمره و ماجراجویی‌هایتان جای می‌دهد. انتخاب با شماست؛ از یک گردش کوتاه شبانه گرفته تا یک سفر طولانی آخر هفته، در هر ماجراجویی X5 همراهی‌ای است که از شما انرژی می‌گیرد و به‌شما انرژی می‌دهد.

برای کسانی که می‌خواهند خودرویی داشته باشند که هم استایل شخصی‌شان را بازتاب دهد و هم از عملکرد قابل اعتماد و امکانات مدرن و ایمنی کامل برخوردار باشد، X5 انتخابی است که فراتر از یک ماشین معمولی ظاهر می‌شود. این همان رفیق ماجراجویی است که راه را با شما جوان می‌کند.



« X5 اموی‌ام بیش از آن که یک کراس‌اوور کامپکت شهری و جاده‌ای باشد، یک کاراکتر ماجراجو است؛ شخصیتی که با نسل امروز و روحیه آزاد و تجربه‌طلبش همسو شده است. این خودرو از ابتدا با این هدف طراحی شده که نه تنها وسیله‌ای برای رفت‌وآمد باشد، بلکه همسفری باشد برای ساختن لحظاتی که در ذهن باقی می‌ماند.

مدیران خودرو با عرضه مدل X5، تلاش کرده است ترکیبی از طراحی جوان‌پسند، کارایی بالا و امکانات مدرن را در قالب یک کراس‌اوور جذاب به‌بازار ایران ارائه کند. ظاهر اسپرت و جذاب، فناوری‌های روز و قابلیت‌های فنی قدرتمند، X5 را به انتخابی خاص در کلاس خود تبدیل کرده است.

□ طراحی اسپرت و هویت جوان‌پسند

نمای بیرونی X5 با خطوط تیز و پدنه‌ای حجم‌پرداز شده، جل‌پنجره‌ای شاخص و چراغ‌های LED مدرن، شخصیت پرانرژی آن را برجسته می‌کند. سقف پانورامیک شیشه‌ای و رنگ‌های اسپرت، جلوه‌ای متفاوت و مدرن به خودرو می‌بخشد. ابعاد متناسب بدنه، امکان حرکت روان در معابر شهری و پایداری بالا در جاده را فراهم کرده است.

ایکس ۵ از نظر طراحی ظاهری حرف‌های زیادی برای گفتن دارد؛ زبانی بصری که انرژی، هیجان و جسارت را یک‌جا منتقل می‌کند. استفاده از المان‌های الهام‌گرفته از چهره ببر، به‌ویژه در فرم جل‌پنجره و خطوط پر قدرت سپر جلو، ظاهری تهاجمی و پر صلابت به‌خود و بخشیده است. چراغ‌های باریک و تیز، همچون چشمان شکارچی، تمرکز و هوشیاری بالقوه می‌کنند و همراه با خطوط سیال بدنه و حجم‌پرداز دینامیک، حس حرکت را حتی در حالت ایستاده نیز زنده نگاه می‌دارند. نتیجه، ترکیبی است از شخصیت شهری مدرن و روحیه ماجراجویانه که به‌خوبی با سلیقه نسل جوان هم‌خوان است.

□ قدرت، تکنولوژی و رفاه در یک خودرو

زیر کاپوت X5 یک موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ قرار گرفته که توان ۱۵۶ اسب‌بخار را از طریق گیربکس ۶ سرعته دوکلاچه‌تر ساخت مگنا منتقل می‌کند. این ترکیب، شتاب‌گیری روان و انتقال قدرت دقیق را به‌همراه دارد. فرمان برقی و سیستم تعلیق بهینه، کنترل‌پذیری بالا را حتی در پیچ‌های تند تضمین می‌کنند.

کابین خودرو ترکیبی از سادگی و فناوری است؛ نمایشگر دیجیتال تمام‌رنگی ۱۰.۲۵ اینچی، پشتیبانی از اپل CarPlay و اندروید Auto، نورپردازی داخلی هفت‌رنگ قابل تغییر در کنار صندلی‌های برقی با تنظیم گودی کمر برقی و امکان روشن کردن خودرو بدون کلید، حس راحتی در استفاده روزمره را



سارق رینگ و لاستیک‌های خودرو دستگیر شد



سرکلانتر پنجم پلیس پیشگیری پایتخت از دستگیری سارق حرفه‌ای رینگ و لاستیک خودرو و اعتراف متهم به ۲۰ فقره سرقت خبر داد و گفت: «در پی اعلام چند فقره سرقت رینگ و لاستیک خودرو در حوزه استحقاقی کلانتری ۱۰۸ نواب، پیگیری موضوع و دستگیری سارق یاسارقان در دستور کار تیم عملیات این کلانتری قرار گرفت.» سرهنگ عبدالرضا محمدی ادامه داد: «با بررسی محل سرقت‌ها و بازبینی دوربین‌های مدار بسته هویت و مخفیگاه متهم شناسایی شد؛ همچنین با هماهنگی‌های قضایی متهم

نکاتی برای تنظیم باد تایر در روزهای سرد سال؛

لاستیک‌ها را برای نیمه دوم سال آماده کنید!



سپهیل سیاوشی
s.sivashi@autoworld.ir

اطلاع از میزان باد لاستیک انواع خودروهای بازار کشورمان به شما کمک می‌کند تا ضمن افزایش ایمنی خودرو، مصرف سوخت را نیز کاهش دهید. فشار باد لاستیک یکی از مهم‌ترین عوامل در ایمنی، کاهش مصرف سوخت و افزایش دوام لاستیک خودرو است. تنظیم نادرست باد می‌تواند باعث سایش غیرعادی لاستیک، افزایش مصرف سوخت یا کاهش چسبندگی شود. این مقاله با ارائه جدول جامع فشار باد برای خودروهای بازار ایران، نکات تنظیم و ابزار مورد نیاز، به رانندگان و مکانیک‌ها کمک می‌کند تا فشار باد را به درستی تنظیم کنند. تنظیم صحیح میزان باد لاستیک خودرو مزایای زیادی خواهد داشت که به آن‌ها اشاره می‌کنیم. فشار باد مناسب لاستیک‌ها نقش حیاتی در ایمنی خودرو دارد؛ زیرا فشار ناکافی یا بیش از حد می‌تواند چسبندگی در جاده را کاهش داده و خطر لغزش یا انحراف در پیچ‌ها را افزایش دهد. لاستیک‌هایی با فشار نامناسب، کنترل خودرو را در شرایط ترمز ناگهانی یا بارندگی ضعیف می‌کنند و احتمال ترکیدن آن‌ها را بالا می‌برند. حفظ فشار باد توصیه‌شده توسط سازنده که معمولاً در دفترچه راهنما یا ستون سمت راننده و همچنین روی در باک برخی خودروها ذکر می‌شود، ایمنی سرنشینان و دیگر کاربران جاده را تضمین می‌کند. فشار باد مناسب لاستیک‌ها می‌تواند مصرف سوخت را تا حدود ۵ درصد کاهش دهد؛ زیرا مقاومت

غلتشی لاستیک‌های بادشده کمتر است و موتور برای حرکت خودرو به انرژی کمتری نیاز دارد. فشار ناکافی باعث افزایش اصطکاک با سطح جاده می‌شود که مصرف سوخت را بالا می‌برد؛ در حالی که فشار بیش از حد می‌تواند باعث سایش غیرطبیعی لاستیک شود. چک کردن ماهانه فشار باد و تنظیم آن به‌مقدار استاندارد، این صرفه‌جویی را به‌همراه دارد. فشار باد صحیح لاستیک‌ها به افزایش دوام آن‌ها کمک می‌کند؛ زیرا فشار ناکافی باعث سایش ناهموار لاستیک، به‌ویژه در لبه‌های آن و فشار بیش از حد منجر به ساییدگی مرکزی می‌شود. این شرایط نه‌تنها عمر مفید لاستیک را کاهش می‌دهد، بلکه هزینه تعویض زودهنگام را افزایش می‌دهد. تنظیم منظم فشار باد و اجتناب از رانندگی با لاستیک‌های فرسوده، دوام آن‌ها را بین ۲۰ تا ۳۰ درصد بهبود می‌بخشد. فشار باد مناسب، تعادل و هندلینگ خودرو را بهبود می‌بخشد؛ زیرا توزیع یکنواخت وزن روی لاستیک‌ها مانع از انحراف یا لرزش در سرعت‌های بالا می‌شود. فشار ناکافی می‌تواند پایداری خودرو را در پیچ‌ها مختل کند؛ در حالی که فشار بیش از حد باعث سفتی و کاهش چسبندگی می‌شود. بررسی و تنظیم فشار باد با توجه به بار خودرو و شرایط رانندگی، تجربه رانندگی ایمن‌تر و پاسخ‌گویی بهتر فرمان را تضمین می‌کند. فشار باد لاستیک خودروها معمولاً با واحد پوند بر اینچ مربع (PSI) یا بار (Bar) بیان می‌شود که PSI رایج‌تر است. این عدد معمولاً در چند مکان روی خودرو درج شده است؛ در برخی خودروها برچسبی در داخل در باک وجود دارد که فشار باد توصیه‌شده برای لاستیک‌های جلو و عقب، به‌همراه بار کامل یا خالی، ذکر شده است. اطلاعات دقیق‌تر در بخش مشخصات فنی یا نگهداری دفترچه راهنمای خودرو قابل مشاهده است. گاهی برچسبی

در لبه داخلی در سمت راننده فشار باد استاندارد را نشان می‌دهد. برخی لاستیک‌ها فشار پیشنهادی را روی خودشان دارند، اما این عدد ممکن است عمومی باشد. در هوای سرد (دمای زیر ۱۰ درجه سانتی‌گراد)، فشار باد لاستیک‌ها به‌دلیل انقباض هوا کاهش می‌یابد و معمولاً یک تا ۲ PSI کمتر از حد استاندارد مشاهده می‌شود. توصیه می‌شود فشار باد را با لاستیک سرد

(بدون رانندگی حداقل ۳-۴ ساعت) تنظیم و ۱-۲ PSI به‌مقدار توصیه‌شده سازنده اضافه کنید تا جبران انقباض شود. چک کردن ماهانه و استفاده از فشارسنج دقیق در این شرایط ضروری است. در هوای گرم (دمای بالای ۳۵ درجه سانتی‌گراد)، فشار باد به‌دلیل انبساط هوا افزایش می‌یابد و ممکن است ۳-۴ PSI بیشتر از حد نرمال شود. تنظیم فشار باید با لاستیک سرد انجام شود و از افزایش

بیش از حد (بیش از ۱۰ درصد توصیه‌شده) خودداری کنید تا از وارد آمدن آسیب به لاستیک جلوگیری شود. برخی رانندگان به اشتباه در هوای گرم باد لاستیک را کمتر می‌کنند که خطرناک است. با این‌که گرما باعث افزایش فشار هوای درون لاستیک می‌شود، اما طراحی آن به‌گونه‌ای است که این افزایش فشار را تحمل می‌کند. برای چرخ‌های عقب با بار اضافی (مانند حمل بار سنگین یا مسافر)، فشار باد باید ۵ تا ۱۰ درصد بیشتر از مقدار استاندارد توصیه‌شده توسط سازنده تنظیم شود (معمولاً ۲-۳ PSI افزایش). این افزایش فشار به‌توزیع یکنواخت وزن کمک کرده و از سایش ناهموار لاستیک جلوگیری می‌کند. همیشه به‌حداکثر فشار درج‌شده روی دیواره لاستیک توجه کنید و از تنظیم بیش از حد اجتناب ورزید. برای رانندگی در اتوبان با سرعت بالا، فشار باد باید به‌مقدار توصیه‌شده برای بار کامل (معمولاً یک تا ۲ واحد PSI بیشتر از حالت عادی) تنظیم شود تا چسبندگی و پایداری خودرو بهبود یابد. فشار مناسب همچنین دوام لاستیک را افزایش می‌دهد؛ زیرا مقاومت غلتشی را بهبود داده و از گرمای بیش از حد جلوگیری می‌کند. چک کردن فشار قبل از سفر طولانی و استفاده از لاستیک‌های با کیفیت بالا توصیه می‌شود. تنظیم فشار باد لاستیک خودرو از اهمیت بسزایی برخوردار است؛ زیرا تاثیر مستقیمی بر ایمنی، مصرف سوخت، دوام لاستیک و تعادل خودرو دارد و از حوادث احتمالی مانند انحراف یا ترکیدن لاستیک در جاده‌ها جلوگیری می‌کند. این فرآیند نه‌تنها هزینه‌های تعمیرات و تعویض زودهنگام را کاهش می‌دهد، بلکه با بهینه‌سازی عملکرد خودرو، تجربه رانندگی ایمن‌تر و اقتصادی‌تری را فراهم می‌سازد. آگاهی از این موضوع و عمل به آن، گامی ضروری برای حفظ سلامت خودرو و امنیت سرنشینان است.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
	KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی-زانتیا
	KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ‌وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام‌وی ام X33
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام‌وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری‌را-خودرو فردا T5-سوبا M4
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب‌ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 8S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک استپ ترانیک به چهار چرخ منتقل می شود. در بررسی اخیر یک مجله معتبر خودرویی، این کوپه باواریایی اخیرا در درگ با هایپرکار تمام برقی ریماک یعنی نورا، در مسافت نسبتا کوتاهی تا سقف سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت شتاب گرفته و تنها ۳/۰ ثانیه دیرتر از ریماک نورا به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است. در حقیقت شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت بامو M2 حدود دو متر جلوتر از ریماک بود و این به خوبی نشان از توزیع وزن عالی و مهندسی فوق العاده باواریایی ها دارد.

بامو M2 جدید اکتبر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که به بازار جهانی معرفی شد. نسل دوم M2 که از زبان جدید طراحی باواریایی ها پیروی می کند، استایل فوق جذاب و عضلانی دارد که در کلاس خود به عنوان یکی از زیباترین کوپه های جهان نیز معرفی شده است. M2 در زیر کاپوت خود یک پیشران ۶ سیلندر خطی را جا داده که در نسخه ارتقا یافته آن یعنی M2 کامپتیشن حداکثر می تواند ۴۵۳ اسب بخار قدرت را در ۶۲۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۵۵۰ نیوتون متر را در ۲۶۰۰ تا ۵۹۵۰ آرپی ام به مغان آورد. این قدرت و گشتاور



ثبت شتاب عالی
برای بامو «M2»

رئیس اتحادیه لوازم یدکی خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

ادامه فعالیت بازار بامو جودی انبارها و تولید محدود!

ادامه تخصیص ارز انحصاری، افزایش هزینه های انرژی و بی توجهی به بخش خصوصی، بازار لوازم یدکی رابه مرز بحران رسانده است

مدیریت مستقیم، نقش نظارتی نپذیرند، مشکلات پابرجا خواهد ماند.»

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران افزود: «انتظار ما این است که دولت از ایجاد بازارهای رقابتی نابرابر دست بردارد. امروز فعالان بخش خصوصی در فضایی طبیعی با یکدیگر رقابت می کنند؛ اما وقتی دولت با ابزارهای خود شرایط رقابت را به سود گروهی خاص تغییر می دهد، بی عدالتی ایجاد می شود. برای نمونه، سراهای ایرانی توانسته اند رشد کنند چون تسهیلات بانکی گسترده ای دریافت کرده اند؛ اما کسبه سنتی، مانند فعالان بازار سهره امین حضور، از ایمن تسهیلات محرومند. این تفاوت در حمایت های بانکی، مصداق بارز رقابت نابرابر است.»

این مقام صنفی با طرح پرسشی انتقادی ادامه داد: «چرا وقتی بانک ها به سراهای ایرانی و مجموعه های مشابه، وام های خرد و کلان برای جذب مصرف کننده و خرید اعتباری ارائه می دهند، چنین امکانی را برای واحدهای صنفی سراسر کشور فراهم نمی کنند؟ ما بیش از ۴ میلیون واحد صنفی در حوزه توزیع و خدمات داریم، چرا این گروه از تسهیلات بهره مند نمی شوند؟»

لوازم یدکی؛ ستون ایمنی جاده ها
رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران با اشاره به نمونه های دیگری از نابرابری و مداخله گسترده دولت در حوزه فعالیت بخش خصوصی، اظهار کرد: «در موضوع تخصیص ارز نیز وضعیت مشابهی حاکم است؛ منابع ارزی کشور تنها به گروه محدودی از شرکت ها تعلق می گیرد و بخش عمده فعالان بازار هیچ سهمی از آن ندارند.»

حسینی با تاکید بر پیامدهای بلندمدت تداوم این شرایط، افزود: «ادامه چنین رویکردی، نه تنها ساختار بازارهای رقابتی نابرابر را تحکیم می کند، بلکه به تدریج زمینه حذف بخش گسترده ای از فعالان حقیقی و توانمند این عرصه را فراهم می آورد و تعادل بازار را به شدت بر هم می زند.»

وی پیش تر نیز در گفت و گو با «دنیای خودرو» هشدار داده بود که تداوم سیاست ارزی فعلی وزارت صمت، طی دو تا سه ماه آینده، هم در بخش تامین مواد اولیه و هم در حوزه واردات و توزیع کالا، بازار را با مشکلات جدی و کمبودهای گسترده مواجه خواهد کرد. حالا با گذشت یک ماه از آخرین گفته های وی، این بحران عمیق تر شده است.

این مقام صنفی خاطر نشان کرد: «بازار لوازم یدکی، از ارکان حیاتی چرخه حمل و نقل و تضمین ایمنی خودروهاست. به کارگیری قطعات بی کیفیت یا تقلبی نه تنها می تواند عملکرد خودرو را مختل کند، بلکه مستقیما جان مصرف کنندگان را به خطر می اندازد. بنابراین چشم پوشی از مشکلات این حوزه، در عمل به معنای نادیده گرفتن تهدیدهای جدی علیه ایمنی مردم است.»

با این تفصیل، عبور از وضعیت نابسامان فعلی بازار لوازم یدکی، مستلزم تغییر رویکرد دولت از مدیریت اجرایی به نقش سیاست گزار و ناظر است. نخست باید مسیر دسترسی واحدهای صنفی و تولید کنندگان به تسهیلات بانکی ارزان قیمت هموار شود تا میدان رقابت از انحصار مجموعه های خاص خارج و برای همه فعالان واقعی باز شود.

در گام بعد، تخصیص ارز باید بر اساس شفافیت کامل و توزیع عادلانه انجام گیرد تا وابستگی بازار به چند شرکت محدود پایان یابد. حمایت از تولید نیز با کاهش هزینه های انرژی و تضمین پایدار تامین مواد اولیه، می تواند توان رقابتی را به طور چشمگیری افزایش دهد. همزمان، اجرای یک طرح جامع برای مقابله با قطعات تقلبی و کم کیفیت ضروری است، زیرا این مشکل همانطور که اشاره شد، رابطه مستقیمی با ایمنی جان شهروندان دارد.

در نهایت، تصمیمات تعرفه ای باید با نگاه بلندمدت و در چارچوب منافع مشترک مصرف کنندگان و تولید کنندگان تدوین شود تا تعادل و ثبات پایدار در بازار برقرار گردد.



نویسنده

مهم ترین مانع،
بوروکراسی های اداری و
تحریم های داخلی است. تا
زمانی که دولتمردان از نقش
اجرایی روزمره در اقتصاد
بخش خصوصی عقب نشینی
نکنند و به جای مدیریت
مستقیم، نقش نظارتی
نپذیرند، مشکلات پابرجا
خواهد ماند

و این امر در سایر حوزه های اقتصادی نیز اثر می گذارد. به طور کلی، من با این نگاه موافقم. اما تاکید می کنم که نمی توان این موضوع را به صورت رابطه مستقیم و مطلق بین تعرفه خودرو و تعرفه قطعات یدکی دید؛ پیوند این دو کاملا یک به یک و بدون عوامل دیگر نیست.

این مقام صنفی در پاسخ به این سوال که نگرانی تامین قطعات بیشتر در کدام حوزه های بیشتر احساس می شود، ادامه داد: «ما در حوزه قطعات خودروهای خارجی نگرانی جدی داریم. در خودروهای مونتاژی نیز این دغدغه وجود دارد. حتی در تولیدات داخلی، چالش اصلی تامین مواد اولیه است که مشکلات گسترده ای را برای تولید کنندگان به همراه دارد.»

کسبه سنتی، محروم از حمایت بانکی
حسینی درباره خواسته های اصلی از مسئولان برای ساماندهی بازار لوازم یدکی، اظهار کرد: «مهم ترین مانع، بوروکراسی های اداری و تحریم های داخلی است. تا زمانی که دولتمردان از نقش اجرایی روزمره در اقتصاد بخش خصوصی عقب نشینی نکنند و به جای

نویسنده

هیچ یک از دغدغه ها و
هشدارهای ما مورد توجه
مسئولان قرار نگرفته و
مجموعه ای از چالش های
پیشین همچنان برقرار
است. همکاران ما امروز
نیز با همان مشکلات قبلی
دست به گریبان اند و
چشم انداز روشنی پیش روی
این بازار دیده نمی شود

مواد اولیه؛ گلوگاه تولید داخلی

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران در پاسخ به پرسشی درباره تاثیر مناقشات تعرفه واردات خودرو بر وضعیت بازار لوازم یدکی، تصریح کرد: «بحث تعرفه ها و قیمت تمام شده خودرو مستقیما به جامعه مصرف کننده نوع خودروهایی که وارد کشور می شوند بازمی گردد. باید دید آیا این برندها سابقه تعهد به تامین قطعات در کشور داشته اند یا خیر و آیا ماده چهار قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان را رعایت می کنند یا نه. این موضوع بی تردید به حوزه قطعات یدکی نیز مرتبط است.»

وی همچنین درباره نگرانی تولید کنندگان داخلی از کاهش تعرفه ها افزود: «هر چقدر تعرفه پایین تر باشد، قیمت نهایی برای مصرف کننده مناسب تر خواهد بود

بازار لوازم یدکی خودرو در آستانه بحرانی تازه قرار دارد؛ بحرانی که حاصل ماههایی بی توجهی به هشدارهای صنفی و تداوم مشکلات ساختاری است. کمبود مواد اولیه، تخصیص محدود ارز به گروهی خاص و افزایش مستمر هزینه های انرژی از مهم ترین عواملی است که رکود را در این بازار تعمیق کرده و تامین کامل نیاز مشتریان را با مشکل روبه رو کرده است. در حالی که بخش زیادی از عرضه فعلی متکی بر موجودی های انبار است، هشدارها از احتمال بروز بحران گسترده در ماه های آینده خبر می دهند. همزمان، نگرانی ها درباره قطعات تقلبی و بی کیفیت و اثر آن بر ایمنی خودروها نیز روبه افزایش است.

انبارها ناجی موقت بازار
سید احمد حسینی، رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین آلات تهران، درباره وضعیت بازار لوازم یدکی با اشاره به تداوم مشکلات فعالان این بخش در گفت و گو با «دنیای خودرو»، اظهار کرد: «متأسفانه وضعیت بازار لوازم یدکی، نه تنها بهبود نیافته، بلکه نسبت به یک ماه گذشته وخیم تر شده است. هیچ یک از دغدغه ها و هشدارهای ما مورد توجه مسئولان قرار نگرفته و مجموعه ای از چالش های پیشین همچنان برقرار است. همکاران ما امروز نیز با همان مشکلات قبلی دست به گریبان اند و چشم انداز روشنی پیش روی این بازار دیده نمی شود.»

وی با اشاره به مهم ترین این چالش ها اضافه کرد: «افزایش مستمر هزینه حامل های انرژی همچنان ادامه دارد و فشار زیادی به فعالان این بخش وارد می کند. از سوی دیگر، بیش از یک سال و نیم است که تولید کنندگان و بازرگانان معتبر با مشکل عدم تخصیص ارز روبه رو هستند؛ موضوعی که باعث کمبود مواد اولیه برای تولید کنندگان و ناتوانی بازرگانان در تامین کامل نیاز بازار شده است.»

این مقام صنفی ادامه داد: «در حال حاضر، تنها عاملی که تا حدی بازار را سربلند داشته، عرضه و فروش کالاهایی است که پیش تر در انبارها ذخیره شده یا در سطح بازار موجود بوده است. این وضعیت در شرایطی تداوم دارد که بازار همچنان در رکود به سر می برد؛ رکودی که اگر وجود نداشت، بدون تردید امروز با کمبود جدی قطعات مواجه بودیم. با این حال، اگر روند فعلی متوقف نشود، در ماه های آینده با بحران های شدید و فراگیری روبه رو خواهیم شد؛ همان بحران هایی که پیش تر هشدار آن ها را داده بودیم.»

با این تفصیل، بازار لوازم یدکی خودرو این روزها با بحرانی بی سابقه دست و پنجه نرم می کند؛ رکودی که با افزایش سرسام آور هزینه های تولید و تداوم قفل بودن تخصیص ارز به تولید کنندگان و بازرگانان، شرایط را وخیم تر کرده است. ذخایر انبارها، که تاکنون مانع کمبود جدی نشده بودند، رو به پایان اند و چشم انداز پیش رو از کمبود گسترده قطعات خبر می دهد.

بزرگ با اشاره به حجم بالای تخلفات ساکن در پایتخت گفت: «تخلفات ساکن یکی از عوامل اصلی اختلال در نظم ترافیکی پایتخت است. توقف‌های غیرمجاز، به‌ویژه در نقاط پر تردد، موجب کندی حرکت خودروها، نارضایتی شهروندان و افزایش احتمال بروز تصادفات و حوادث می‌شود.» این مقام پلیس راهور در پایان گفت: «تخلفات ساکن علاوه بر نقض قانون، نشانه‌ای از بی‌توجهی به حقوق عمومی و نظم شهری است. رعایت این قوانین تنها یک وظیفه قانونی نیست، بلکه اقدامی در راستای حفظ امنیت عابران، ایجاد شهری منظم و توسعه فرهنگ مسئولیت‌پذیری اجتماعی است.»

مهر: رئیس پلیس راهور تهران اعلام کرد: «در ۲۸ روز نخست شهر یورماه سال جاری، بیش از ۶۵۵ هزار فقره تخلف ساکن در سطح شهر تهران ثبت و با آن‌ها بر خورد قانونی شده است.» سردار موسوی پور افزود: «در این مدت، بیش از ۱۸۵ هزار فقره توقف دوبله، ۳ هزار توقف در میادین، ۱۷۲ هزار توقف در محل‌های ممنوعه، ۲۵ هزار توقف در ایستگاه‌های تاکسی و اتوبوس، ۳۵ هزار توقف در پیاده‌راه‌ها و بیش از ۱۱ هزار توقف زیر تابلوهای ویژه جانبازان و معلولین شناسایی و اعمال قانون شده‌اند. همچنین بیش از ۲۲۴ هزار مورد سد معبر نیز توسط مأموران راهور ثبت و با آن‌ها برخورد شده است.» رئیس پلیس راهور تهران



جریمه ۶۵۵ هزار خودرو به دلیل تخلفات ساکن در کمتر از یک ماه



فرد متخلف مستقیماً به تعزیرات معرفی و محاکمه می‌شود

ادامه فروش اجباری مکمل سوخت!



استفاده از مکمل‌ها در سطح جایگاه‌ها توصیه نمی‌شود
اوایل امسال، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ضمن تأکید بر عدم استفاده از مکمل‌های سوختی که در پمپ‌بنزین‌ها به‌مردم پیشنهاد می‌شود، اعلام کرد که این مکمل‌ها نه تنها ضروری نیستند، بلکه استفاده از آن‌ها نیز توصیه نمی‌شود. ویس کرمی در خصوص استفاده از مکمل‌های سوخت در پمپ‌بنزین‌ها اظهار کرد: «مواردی که در پمپ‌بنزین‌ها به مردم پیشنهاد می‌شود و می‌گویند اگر از این مکمل‌ها استفاده کنید، سوخت بهتر عمل می‌کند یا مصرف کاهش پیدا می‌کند را توصیه نمی‌کنیم.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی خاطر نشان کرد: «بیش‌تر هم گفته‌ایم و باز هم تأکید می‌کنیم که استفاده از این مکمل‌ها در سطح جایگاه‌ها توصیه نمی‌شود. کیفیت بنزین‌ها در حال حاضر در شرایطی است که نیاز به استفاده از این مکمل‌ها نباشد.» وی افزود: «توصیه و تأکید ما این است که تازمانی که نیاز واقعی به این مکمل‌ها نباشد، از آن‌ها استفاده نشود.» در این میان کارشناسان صنعت خودرو نظرات متفاوتی درباره استفاده از مکمل‌های سوختی دارند. برخی معتقدند این مکمل‌ها، مانند اکتان افزا یا انژکتور ششور در صورت استفاده درست می‌توانند به بهبود عملکرد موتور و کاهش رسوبات کمک کنند؛ به‌ویژه در خودروهایی با موتورهای قدیمی‌تر. اما دیگران هشدار می‌دهند که استفاده بی‌رویه یا غیرضروری از این مواد می‌تواند به‌موتور خودرو آسیب برساند یا هزینه‌های غیرضروری به‌رانندگان تحمیل کند در پایان باید گفت در صورتی که هنگام سوخت‌گیری و مراجعه به یک جایگاه عرضه سوخت، مسئول جایگاه بدون اجازه شما، اقدام به ریختن محلولی درون باک خودرو شما کرد، در اولین اقدام با پلیس ۱۱۰ تماس بگیرید و خواستار حضور مأمور قانسون و ثبت گزارش با درج نام فرد متخلف شوید. در ادامه تصویری از گزارش ثبت‌شده مأمور پلیس ۱۱۰ را به شکایت خود الصاق کرده و برای پیگیری موضوع به‌صنف جایگاه‌داران سوخت و با نهاد قضایی مراجعه کنید

پلیس ثبت شود. «سخنگوی صنف جایگاهداران افزود: «در گذشته صرفاً مالک جایگاه به تعزیرات معرفی می‌شد؛ اما این موضوع باعث ایجاد حاشیه امن برای فرد متخلف می‌شد. اکنون با هماهنگی‌های لازم، فردی که در جایگاه اقدام به فروش اجباری می‌کند، به‌طور مستقیم به تعزیرات معرفی می‌شود.» او در پایان تأکید کرد: «این روند از چند ماه پیش آغاز شده و شدت بیشتری هم خواهد گرفت. هدف اصلی این است که با برخورد مستقیم با متخلفان، میزان تخلفات در جایگاه‌ها کاهش یابد و اعتماد مردم به ارائه خدمات در این بخش تقویت شود.»

نقاط کشور مشاهده می‌شود. نواز همچنین توضیح داد که در ماه‌های اخیر اقداماتی برای کاهش فروش اجباری مکمل‌ها صورت گرفته است. این اقدامات تأثیرگذار بوده و تا حدی از حجم تخلفات کاسته است؛ هرچند همچنان مواردی وجود دارد که نیاز به برخورد و پیگیری دارد. او در ادامه با اشاره به شیوه‌های نظارتی گفت: «مهم‌ترین بخش نظارت، همکاری مردم است. اگر به‌مشتی خرید مکمل به‌صورت اجباری تحمیل شد، او می‌تواند از پرداخت وجه خودداری کند و موضوع را به پلیس ۱۱۰ گزارش دهد و خودرو را متوقف کند و مشخصات فرد متخلف در گزارش

است یا مزایای غیر واقعی برای موتور خودرو ارائه می‌دهند تا مشتری را ترغیب به خرید کنند؛ در حالی که استفاده از مکمل در بسیاری از خودروها ضروری نیست.

سازمان استاندارد می‌تواند برای مکمل‌ها استاندارد تعیین کند

رضا نواز، سخنگوی صنف جایگاهداران درباره وضعیت عرضه مکمل‌های سوخت در جایگاه‌های کشور گفت: «بخشی از این مکمل‌ها از مسیر رسمی و از طریق گمرک وارد کشور می‌شوند و جزو کالاهای ممنوعه نیستند.» به گفته او، مشکل زمانی به‌وجود می‌آید که ورود کالا مجاز است؛ اما عرضه آن غیرمجاز اعلام می‌شود. این تناقض باعث شده که هم مصرف‌کننده سردرگم شود و هم زمینه برای سوءاستفاده ایجاد شود. سخنگوی صنف جایگاهداران تأکید کرد که باید ورود این محصولات به کشور به‌طور کامل ممنوع شود یا در صورت ورود رسمی، نظارت و ساماندهی عرضه برعهده نهادهای مسئول گذاشته شود. به‌باور او، سازمان‌های نظارتی از جمله سازمان استاندارد و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان باید ورود کنند و با استانداردسازی و قیمت‌گذاری، جلو تقلب و گران‌فروشی را بگیرند. به گفته سخنگوی صنف جایگاهداران، پیشنهاد مشخص این بوده که سازمان استاندارد بررسی‌های لازم را انجام دهد و برای این مکمل‌ها استاندارد تعیین کند تا مصرف‌کنندگان بدانند چه محصولی خریداری می‌کنند. او اضافه کرد که در حال حاضر آمار بیشترین فروش مربوط به شهر تهران است و حدود ۷۵ درصد موارد فروش اجباری در پایتخت اتفاق می‌افتد و تنها ۲۵ درصد در دیگر

ممکن است هنگام مراجعه به برخی جایگاه‌های سوخت، تجربه خرید اجباری مکمل برای تان پیش آمده باشد. به گفته سخنگوی صنف جایگاه‌های سوخت، در چنین مواردی می‌توانید از پرداخت وجه خودداری کرده و موضوع را به پلیس ۱۱۰ گزارش دهید؛ زیرا فرد متخلف مستقیماً به تعزیرات معرفی و محاکمه خواهد شد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

بیان مزایای غیر واقعی برای مکمل‌های سوخت! بخشی از مکمل‌های سوخت موجود در بازار از مسیر قانونی وارد کشور و در جایگاه‌ها یا مغازه‌ها عرضه می‌شوند؛ اما بخش دیگری بدون مجوز و مسیر رسمی در حال توزیع است. این محصولات تقلبی معمولاً با بسته‌بندی مشابه نمونه اصلی و قیمت بالاتر به فروش می‌رسند و مصرف‌کننده از کیفیت واقعی آن‌ها بی‌خبر است. مشاهدات میدانی نشان می‌دهد برخی پرسنل جایگاه‌های عرضه سوخت برای سود بیشتر، مکمل‌های غیرمجاز را به مشتریان عرضه می‌کنند. این در حالی است که کارشناسان خودرو هشدار می‌دهند که استفاده از مکمل‌های سوخت تقلبی می‌تواند باعث کاهش عملکرد موتور، افزایش مصرف سوخت و تحمیل هزینه‌های جانبی به رانندگان شود. مکمل‌ها باید مطابق استانداردهای ملی و بین‌المللی تولید و بسته‌بندی شوند. اما گاهی در پمپ‌بنزین‌ها، مکمل‌ها بدون مشخصات فنی یا با پرچسب‌های جعلی عرضه می‌شوند. در برخی جایگاه‌ها، فروش مکمل‌ها با قیمت‌های غیرمتعارف انجام می‌شود یا مصرف‌کننده مجبور به خرید اجباری می‌شود. برخی پرسنل جایگاه‌ها ادعا می‌کنند مصرف مکمل الزامی



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

فونیکس



فونیکس برقی
در مسیر آینده

FXEV

مرکز تماس خدمات
۰۲۱-۴۷۶۵۱

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

www.fownix.com
fownix-official



نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

جواب: امید نشر و چاپ ایرانیان
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ آصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

بیلپورد
Billboard

وارد شوا

«کمپانی فورد اواخر سال ۲۰۲۱ میلادی از نسل دوم رنجر به صورت رسمی رونمایی کرد. این کمپانی در سال ۲۰۲۲ میلادی در بیلپورد تبلیغاتی خود از تصویر این خودرو با عبارت «وارد شوا» استفاده کرد. این بیلپورد تبلیغاتی به‌خوبی روی عملکرد آفرودی خودرو متمرکز بوده که به لطف موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری در نسخه ریتور، ۴۰۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۲ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

لازمه پیشرفت و توسعه صنعت خودرو چیست؟

خودروسازی در کره جنوبی دارای سابقه‌ای همچون صنعت خودرو داخلی است؛ با این حال عملکرد مسئولان در کره جنوبی به‌شکلی بوده که امروز محصولات خودرویی این کشور، در بسیاری از بازارهای جهان طرفداران بیشتری دارد و روزه‌روز نیز بر میزان این محبوبیت افزوده می‌شود. فرصتی که صنعت خودرو داخلی متاثر از تصمیمات نادرست و نابه‌جا، تا حد زیادی آن را از دست داده است. بر این اساس مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده توسط موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات‌متحده (IIHS)، ۱۵ مدل

خودرو در کلاس‌های سدان، هاچ‌بک و کراس‌اوور از محصولات هیوندای، جنسیس و کیا توانسته‌اند بالاترین سطح ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ را به‌دست آورند. همچنین مجله حمل‌ونقل ایالات‌متحده به‌تازگی از ورود هیوندای به این کشور در ابتدای سال جاری میلادی با سرمایه‌گذاری ۲۶ میلیارد دلاری خبر داد که از این میزان، حدود ۲۰ میلیون دلار صرف هزینه تحقیق و توسعه یا R&D این کمپانی خودروساز مطرح در ایالات‌متحده خواهد شد.

بنابر آن چه گفته شد، تنها راه رشد و پیشرفت خودروسازی در کشورمان، سرمایه‌گذاری در بخش تولید، همکاری با خودروسازان مطرح جهان و ایجاد بستر مناسب برای ورود نخنگان به این صنعت است. البته در مسیر تحقق این امر، وزارت صمت به‌عنوان متولی و سیاست‌گذار حوزه صنعت نیز وظایفی را برعهده دارد و شایسته است هرچه بیشتر و بهتر به آن‌ها عمل کند. در این صورت، در آینده نزدیک شاهد رشد و پیشرفت چشمگیر خودروسازی در کشورمان به‌لحاظ کیفیت و تیراژ تولید محصول خواهیم بود.

حرف آخر

The Last Word
حمید محمدی

روزنامه نگار



نکته آموزشی

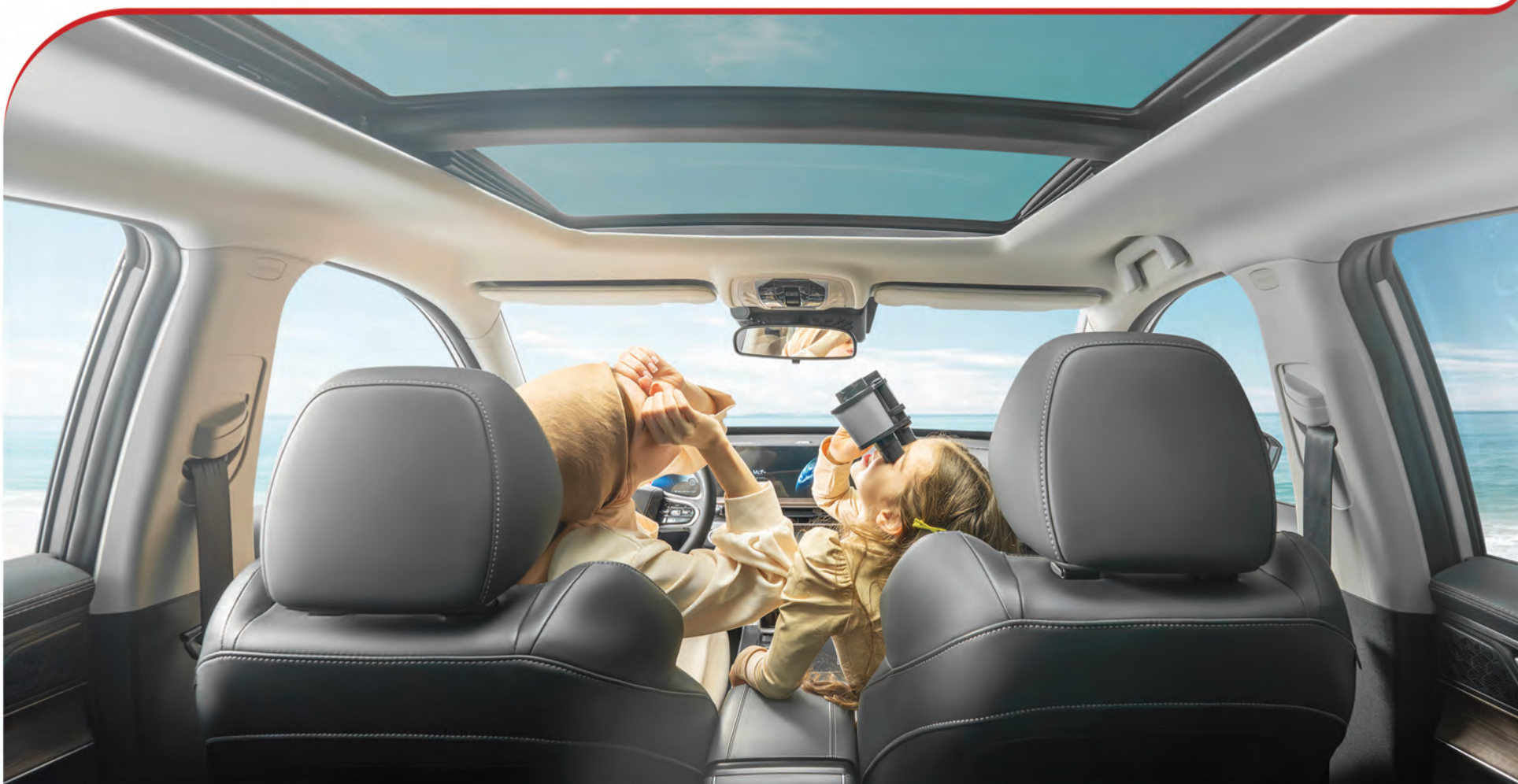
قطعات جلوبندی می‌شود. دومین عامل مهم، شاخص سرعت و تحمل وزن (Load & Speed Index) است. لاستیکی که توان تحمل وزن خودرو یا سرعت مورد نیاز را نداشته باشد، در شرایط بحرانی مثل ترمز ناگهانی یا رانندگی در جاده‌های طولانی به شدت خطرناک خواهد بود. سوم، تاریخ تولید لاستیک است. لاستیک‌ها حتی اگر نو باشند، پس از گذشت ۴ تا ۵ سال کارایی اولیه خود را از دست می‌دهند. بنابراین هنگام خرید باید به تاریخ درج‌شده روی دیواره لاستیک توجه کرد

«انتخاب لاستیک مناسب برای خودرو، یکی از مهم‌ترین عوامل در ایمنی، راحتی و حتی مصرف سوخت است. بسیاری از رانندگان هنگام تعویض لاستیک تنها به قیمت یا برند توجه می‌کنند درحالی که توجه به نکات فنی می‌تواند نقش حیاتی در عملکرد خودرو داشته باشد. اولین نکته، توجه به سایز لاستیک است که باید دقیقاً مطابق با توصیه خودروساز باشد. نصب لاستیک بزرگ‌تر یا کوچک‌تر از حد استاندارد، تعادل خودرو را بر هم زده و باعث افزایش مصرف سوخت و کاهش عمر

راهنمایی برای انتخاب لاستیک مناسب خودرو؛ ایمنی در جاده از همین جا آغاز می‌شود



MVM
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

دفتر مرکزی: تهران، بزرگراه شهید همت غرب، بین بزرگراه اشرفی اصفهانی و بلوار عدل، جنب کلانتری باغ فیض، پلاک ۲۷/۱

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir